This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

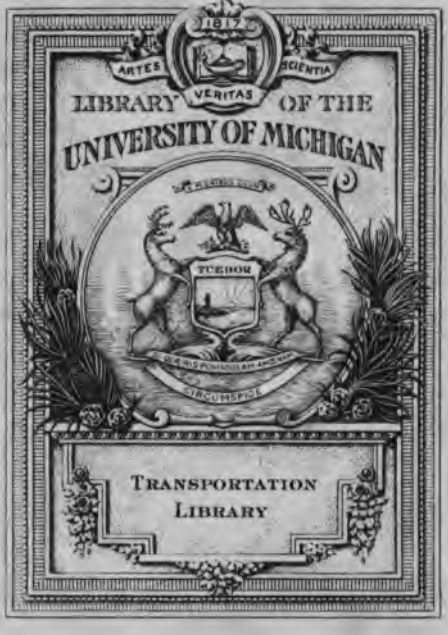
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

A 758,546


1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
TRANSPORTATION
LIBRARY

10.00

TRAVERSÉE NAVALE

DE

ÉTUDES ET RENSEIGNEMENTS

SUR

L'ÉTAT DES TRAVAUX DU CANAL

PAR CHARLES DRUEZ

(Nouvelle Édition)

Nous avons vu des montagnes sauter à la dynamite et des blocs de pierre de 100 mètres cubes voler en l'air comme des cailloux.

(Dépêche de M. de Lesseps à ses actionnaires).

Et bien heureusement.

En Vente dans toutes les Librairies.

EN DÉPOT : CHEZ L'AUTEUR, 8, RUE DE NIMES, A VICHY

1891

(Traduction et reproduction réservées).

TRAVERSÉE NAVALE

DE

PANAMA

ÉTUDES ET RENSEIGNEMENTS

SUR

L'ÉTAT DES TRAVAUX DU CANAL

PAR

CHARLES DRUEZ

(Nouvelle Édition)

EN VENTE :

Chez l'AUTEUR, Rue de Nîmes, à VICHY

Et chez les Principaux Libraires.

1891

Traduction et reproduction réservées.

19 - 5[illegible]98

Enfin, pour s'éclairer complètement, les membres de la droite comme ceux de la gauche, avaient à leur disposition une remarquable brochure, une brochure qui est un chef-d'œuvre de précision et de clarté : « *Traversée navale de Panama* », par M. Charles Druez.

Edouard DRUMONT,
(*Dernière Bataille*, p. 431).

AVANT-PROPOS

J'ai publié, au commencement de l'année 1888, quelques mois après mon retour de la Colombie, la première édition de cette brochure, dans l'unique but d'être utile aux intérêts de mon pays, afin de renseigner les actionnaires et obligataires du Canal de Panama sur l'état des travaux dans l'isthme, et pour mettre en garde MM. les Députés et Sénateurs contre les agissements d'un groupe de spéculateurs sans vergogne, autour d'un grand nom, qui demandaient alors aux Chambres de patronner de nouveaux emprunts par une loi autorisant une émission de valeurs à lots ; non contents d'avoir soutiré un milliard et plus aux capitalistes ignorants et trompés, que je considérais comme un devoir d'éclairer.

Obtenir cette autorisation des pouvoirs publics, par des moyens que la morale réprouve, fut la dernière étape de cette immense fourberie.

En plus de l'argent gaspillé depuis sept ans, sans résultats obtenus, *plus de 200 millions sont allés rejoindre dans ce gouffre un milliard déjà englouti.*

Un milliard ? un milliard provenant de l'épargne la plus pure et la plus respectable ; celle à laquelle le

législateur doit toute sa sollicitude et qu'il doit défendre, envers et contre tous, des bandes de draineurs de capitaux qui infestent la France et l'Europe depuis quelques années; car ce sont surtout ces économies françaises de l'ouvrier et du petit commerçant que l'on trouve toujours pour acheter de la poudre quand il y a du canon; tandis que les gros capitaux, qui n'ont pas de nationalité, passent la frontière pour servir à l'ennemi, au besoin, quand la patrie est en danger.

Ma situation obscure, et l'engouement du public pour M. de Lesseps ont fait que ma publication n'a porté aucun fruit; trois ou quatre mille porteurs de titres seulement ont écouté mes dires qui, à défaut de l'élégance du langage, n'en sont pas moins clairs et précis, et reposent sur des données techniques aussi simples qu'irréfutables.

Je remercie ici les personnes qui m'ont adressé des éloges, et qui m'ont su gré de mon modeste travail; heureux et fier d'avoir pu contribuer à sauver quelques bribes de la fortune publique dans cet immense naufrage, je pardonne aux gogos stupides et ignorants leurs lettres anonymes, où ils me traitent de Prussien et d'antipatriote.

Toutefois, je dois dire en passant que si mon livre n'a pas été plus répandu, c'est que la Compagnie de Panama avait suborné, *contre tout ce qui était hostile à ses agissements, toutes les agences de publicité, dont elle s'était fait de puissantes alliées par sa fabuleuse prodigalité.*

A prix d'or, je n'ai pu obtenir une annonce à l'effet de répandre ma publication qui aurait certainement évité bien des ruines et bien des pleurs, si elle était

tombée entre les mains de gens soucieux de conserver leur petite fortune péniblement acquise, et plus fanatiques du bien-être de leur famille et de l'honneur de la France que de la gloire éphémère du Grand Français, qui va s'écrouler avec fracas sur les bancs de la police correctionnelle, si la justice fait son devoir, comme sont en droit de l'espérer les petites gens, les porteurs de bas de laine dépouillés de leurs économies par M. de Lesseps et sa bande, avec autant d'audace que de cynisme ; car nous mettons en fait et nous ne craignons pas d'affirmer, sans avoir peur d'être contredit d'une façon sensée, que jamais les gens qui étaient et qui sont encore à la tête de cette Société, n'ont eu l'intention de faire un Canal, quel qu'il soit, entre Colon et Panama.

CHARLES DRUEZ.
Officier du Génie honoraire

Vichy, Août 1891.

TRAVERSÉE NAVALE DE PANAMA

ÉTUDES ET RENSEIGNEMENTS

SUR

L'ÉTAT des TRAVAUX du CANAL

CHAPITRE PREMIER

Exposé.

La question de traversée navale de Panama est, sans contredit, l'une des plus importantes de notre époque.

Le monde entier a les yeux fixés sur cette colossale entreprise qui se débat, en ce moment, dans un faisceau inextricable de difficultés.

Je ne ferai pas l'historique des travaux qui ont été faits, pour l'étude de cette question, depuis Charles-Quint jusqu'à nos jours. Durant ce siècle, plusieurs Sociétés se sont formées, avant celle présidée par M. de Lesseps, dans le but d'entreprendre la construction d'une voie navigable interocéanique, mais elles n'ont eu toutes qu'une existence éphémère, car elles ont dû reculer épouvantées, pour la plupart, par les sommes énormes que devait coûter une pareille entreprise.

Toutefois, l'on peut affirmer qu'il n'était venu à personne l'idée de faire un canal à niveau comme celui que l'on vient de chercher à creuser, que l'on peut

considérer comme une utopie et une chimère, ainsi que le démontre l'expérience audacieuse faite par M. F. de Lesseps, aux dépens de l'épargne de la France.

Ce diplomate excentrique, devenu plus tard académicien, n'a pas craint, malgré les avis cent fois répétés d'éminents ingénieurs sur l'impossibilité d'un tel travail, d'entreprendre l'extraction de plusieurs millions de mètres cubes de terrassements sans avoir fait d'études préalables et en se contentant de raconter au monde entier, au milieu de son entourage, qu'ayant fait Suez, il était capable de faire Panama, et que le mot impossible n'était pas français.

Voilà les seuls arguments qui aient été opposés jusqu'à ce jour aux nombreux ingénieurs qui, après avoir exploré l'isthme pendant plusieurs années, avaient acquis la certitude de l'impossibilité d'un canal à niveau, tant au point de vue du prix de revient qu'à celui des difficultés à surmonter ; M. de Lesseps a eu le tort de mépriser ainsi les avis d'hommes compétents, indépendants et sérieux, pour n'écouter que les faiseurs.

Les effets de cette légèreté incroyable vont amener une catastrophe financière à nulle autre pareille. Au dire des gens de travaux de toutes les nations, que leur devoir et leurs intérêts ont conduits sur les lieux, cette œuvre n'aura de gigantesque que le formidable krack qui l'attend.

Nous nous efforcerons, par ce qui doit suivre, de mettre nos lecteurs à même de se faire une idée parfaitement exacte du Canal de Panama, de l'avancement des travaux et du nombre de mètres cubes exécutés çà et là dans l'isthme, pour la somme énorme de 1,500 millions, dépensée jusqu'à ce jour.

Notre profession et notre qualité d'officier du génie

territorial, dans l'armée française, sont un sûr garant de la véracité de cette publication, et les événements qui sont venus réaliser nos précisions depuis 4 ans, nous mettent au-dessus des banquistes qui ont débité, sur cette malheureuse affaire, les mensonges les plus grotesques et les choses les plus invraisemblables, dans le but de puiser impunément dans les petites bourses qu'ils appellent si élégamment les bas de laine des petites gens.

CHAPITRE II

Aperçu topographique et climatérique.

Sur ses 2,300 kilomètres d'étendue, du Mexique à l'Amérique du Sud proprement dite, c'est dans les environs de l'État de Panama que l'isthme américain est le plus resserré entre les deux Océans — il n'a que 50 kilomètres environ, à l'est de Panama, entre l'embouchure du Rio-Scheipo (Pacifique) et la baie de San-Blas dans l'Atlantique.

Le chemin de fer qui le traverse date de 1854 ; il a 75 kilomètres de long.

De Colon, il se dirige sur Emperador et Culebra avec une rampe presque constante de 0,005 à 0,01 pour mètre, il franchit la Cordillère à cet endroit à la cote 80 et retombe dans la vallée du Rio-Grande pour arriver à Panama, en traversant les infects marais de Corrozal et de la Boca.

Depuis le commencement de la construction du Canal les abords de ce chemin de fer sont devenus un immense faubourg ; il n'y a pas moins de 25 haltes ou stations de Colon à Panama, séparées entre elles par des forêts touffues peuplées de superbes oiseaux-

mouches aux couleurs extrêmement variées, et où serpentent des rivières jaunes pleines de caïmans inoffensifs, mais repoussants.

On ne peut rien imaginer de plus luxuriant que cette végétation des tropiques qui n'a pas d'arrêt. Les feuilles ne tombent que pour faire place à d'autres, et il en est ainsi du 1er janvier au 31 décembre.

L'année est divisée en saison des pluies et en saison sèche ; cette dernière n'existe réellement dans l'isthme que de la Noël au mois de mai. Le reste du temps, il pleut chaque jour et à torrents ; il n'y a donc que quatre mois et demi de travail possible sur douze.

La température moyenne est de 32°. Elle est bien plus élevée au soleil, et la nuit, pendant la saison des pluies surtout, est presque aussi chaude que le jour. La chaleur serait insupportable sans la brise causée par le voisinage des Océans qui règne toute l'année dans cette partie de l'isthme.

Le climat est tout ce que l'on peut imaginer de plus malsain et de plus meurtrier. En dehors de la chaleur excessive qu'il faut supporter en tout temps, les fièvres pernicieuses, et surtout la fièvre jaune, y sont à l'état endémique ; à un tel point que les commandants des paquebots transatlantiques consignent leur équipage à bord pendant le séjour du bâtiment en rade Colon.

Pendant la saison sèche, la température est encore supportable, mais pendant les pluies, c'est affreux ; la mortalité redouble d'intensité, et après chaque averse nauséabonde, on signale toujours la mort ou l'entrée à l'hôpital de 4, 6 ou 10 hommes par section de 25 Européens.

Personne ne s'y acclimate à proprement parler. On

voit les hommes les plus robustes succomber en deux ou trois jours. La fièvre jaune s'empare de tous les tempéraments. Cependant il est à noter qu'une bonne nourriture, du bon vin, un logement clos, sain et aéré, les douches et les frictions quotidiennes d'alcool camphré maintiennent en bon état les fortes constitutions. — Ce genre de vie coûte, au minimum, 200 à 250 piastres par mois (soit 1,200 fr.)

De l'avis de tous ceux qui ont habité l'isthme, si l'on ne veut pas y mourir, il faut bien vivre et ne rien faire. Ce n'était donc pas là le pays où l'on pouvait entreprendre le travail le plus gigantesque qui aie jamais été conçu.

En dehors de l'argent perdu à tout jamais, combien d'existences ont été victimes de la fièvre jaune et de l'anémie, combien de malheureux Français dorment de leur dernier sommeil, dans ce satané pays, loin des amis et de la famille, à 2,500 lieues de la mère patrie.

Contrairement aux affirmations de M. de Lesseps, qui disait que la mortalité est moins élevée à Panama que dans tous les chantiers, sans en excepter l'Europe (1), on trouve dans l'*Annuaire des Elèves de l'Ecole Centrale* que sur 27 jeunes ingénieurs de cette école, engagés par la Compagnie en 1885 et 1886, 15 étaient morts dans le courant de l'année 1887. N'est-ce pas là un chiffre éloquent ?

Au cimetière de Panama, sauf quelques monuments et tombeanx dans les bovedas pour les employés supérieurs, toutes les autres tombes sont uniformes : une croix en bois de fer sur laquelle sont écrits le millésime et le numéro d'ordre, avec un cœur enflammé au milieu.

---

(1) *Bulletin du Canal* du 1er janvier 1884.

Pas de nom. Le dernier numéro du 31 décembre indique le nombre de morts dans l'année.

Dans ce sinistre champ, il y a un corps d'armée de jeunes hommes de 20 à 40 ans, sans compter ceux qui sont enterrés sur la ligne, et qui reposent sans sépulture dans les remblais. *De profundis!*

Je ne m'étendrai pas plus longtemps sur ce pénible sujet, ces quelques lignes suffiront pour donner à nos lecteurs une idée exacte de l'influence climatérique de l'isthme, sur les travaux du pseudo-canal de Panama.

CHAPITRE III

Etudes et Travaux du Tracé actuel.

On appelle étudier un chemin de fer ou un canal, chercher entre deux points à relier par cette voie ferrée ou navigable, le passage le plus facile, nécessitant le moins de travaux d'art, de tranchées peu profondes et des remblais peu élevés.

C'est dans cette première partie du travail d'une entreprise que le savoir de l'ingénieur laborieux réalise les plus grandes économies.

Après une étude faite suivant les règles de l'art, avec les précédents que la science appliquée possède, on peut d'ores et déjà, calculer les revenus d'un chemin de fer ou d'un canal, fût-il celui des deux mers ou de Panama.

Je veux dire revenus minima, car lorsqu'on a élaboré un devis consciencieux pour les dépenses et fait des statistiques sincères et sans majoration pour les revenus, la balance donne les revenus du deuxième jour de l'exploitation qui s'accroît toujours, surtout en ce qui concerne les grandes artères commerciales par terre et par mer.

Dans le projet du Canal de Panama que nous connais-

sons, on dirait véritablement que le contraire a été fait ; que le tracé le plus difficultueux ait été choisi.

D'après les renseignements que nous avons recueillis, aucun des ingénieurs placés à la tête de cette compagnie n'a cherché à faire l'application de ses connaissances pour produire un projet sortable et à peu près logique.

Un fleuve et un chemin de fer, dans la vallée de ce fleuve, étaient bien suffisants pour faire voir clairement et en peu de temps l'immensité du cube de déblais qu'il fallait entreprendre en cotoyant leur tracé.

Mais pourquoi, en sachant si bien d'avance ce qui résulterait du relief du sol, a-t-on eu l'idée de faire à cet endroit un canal à niveau ?

Cela dépasse tout ce que l'imagination peut rêver de plus invraisemblable.

On s'est attaché comme à plaisir aux rives d'un des torrents les plus rapides du monde, qui se joue des artifices des hommes, et que l'on ne parviendra jamais à arrêter dans sa course furibonde.

Le voisinage d'un tel gêneur était la première chose à éviter ; mais non, les terrassements du Canal n'étaient pas suffisamment grands, il fallait encore les augmenter par l'exécution d'une trentaine de dérivations toutes plus coûteuses les unes que les autres.

Le montant du cube, et partant des dépenses, avec un tracé comme celui du Canal que l'on construit en ce moment, ne sont pas en rapport avec l'existence humaine et les engins d'extraction que nous possédons, et nous allons le prouver.

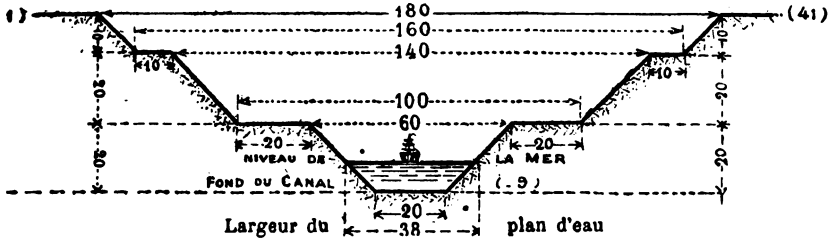
Les ingénieurs de Panama voudront bien convenir avec moi que pour exploiter un canal à cette profondeur, il faut soulager les talus qui, ayant les pieds dans l'eau, perdront facilement leur équilibre. Il faudra donc

avoir, à chaque étage de 20 mètres, une large berme ou banquette bien établie, de 10 mètres de largeur, pouvant servir de base à l'étage suivant, conformément au croquis ci-contre ; il est même indispensable que le dernier étage de la cote — 9 à la cote 11 soit totalement perreiée, et sa berme, qui servirait de chemin de halage et de contre-halage, solidement pavée et de 20 mètres de large.

Nous prenons comme cote moyenne du terrain naturel sur l'axe la cote 41, ce qui donne à notre profil en travers moyen 50 mètres de hauteur pour arriver à la cote — 9.

Or, si l'on calcule le cube de déblais à faire pour exécuter le canal, suivant ce type rationnel et conforme aux règles de l'art, on trouve que ce cube sera, non pas de *135 millions* de mètres cubes, chiffre maximum donné par la Compagnie, mais de *362 millions*.

Surface moyenne de déblais indispensables pour creuser un canal à niveau.
Echelle : 0,001 par 2 mètres.



$$\text{Trap.} \quad \frac{180 + 160}{2} \times 10 = 1.700$$

$$\text{Trap.} \quad \frac{140 + 100}{2} \times 20 = 2.400$$

$$\text{Trap.} \quad \frac{60 + 20}{2} \times 20 = 800$$

Total par mètre courant 4.900

qui, multipliés par 74,000 mètres ou 74 kilomètres de longueur, qui est celle du canal, = 362,600,000 mètres cubes, *sans compter les dérivations et les travaux accessoires.*

Pour établir le prix de revient avec les chiffres officiels, il suffit de multiplier cette quantité par le prix d'un mètre cube de terrassements.

L'on ne peut toutefois se baser, comme je l'ai fait dans ma première édition, sur l'évaluation faite en divisant le nombre de mètres cubes par la somme dépensée ; ce qui est cependant logique et élémentaire.

Comme je l'ai maintes fois prouvé, il n'y a pas eu plus de 20 millions de mètres enlevés utilement dans l'isthme ; mettons que sur 1,500 millions engloutis, 1/3 ait servi seulement aux travaux de déblais du canal, cela fait encore 500 millions qui, divisés par 20 millions, donnent comme prix de revient la somme de 25 francs. Nous aurons donc pour le montant des dépenses du Canal à niveau qui nous occupe ici, *l'œuvre de M. F. de Lesseps,* avec des données certaines, la modeste somme de 362,600,000 × 25 = 9 milliards 065 millions.

Quant au nombre d'années nécessaires à l'extraction et au transport de ces terres, cela représente également, en faisant une simple règle de proportions, plus d'un siècle !

Je maintiens que ce qui précède est à l'abri de toute contradiction sensée, en ce qui concerne surtout le profil en travers type, qui est la base de mon raisonnement, qu'approuveront certainement tous les gens qui ont été, comme moi, aux prises avec des tranchées de 15 à 20 mètres de profondeur, et qui savent les effets désastreux qu'y produisent les pluies, même quand

elles sont moins intenses que celles que l'on a à Panama du mois de mai à la Noël, soit pendant près de huit mois.

J'estime, en outre, que pour exécuter jusqu'au fond une telle tranchée, il faudrait opérer avec beaucoup de soins et de prudence, et ne pas s'enfoncer d'un mètre avant que l'étage précédent ne soit terminé et parfaitement consolidé.

Plus on étudie ce projet, plus on voit d'ailleurs que les hommes qui l'ont patronné étaient inconscients de ce qu'ils faisaient. Ils n'avaient qu'un but : donner le premier coup de pioche pour commencer après la polka des piastres et la valse des millions.

Il est absolument insensé de vouloir faire des tranchées de 120 à 150 mètres de hauteur, avec une largeur de 20 mètres seulement au plafond pour faire passer des navires à cette profondeur, dans une atmosphère pestilentielle où l'air ne sera jamais respirable.

Il semble vraiment que ce projet est l'œuvre de Jules Verne ou de ce fou, mort à Charenton, qui voulait faire un chemin de fer funiculaire de Paris à la lune.

La hauteur de la tranchée de la Culebra, toute composée d'argile schisteux marbré, de sable vert, *et non de rocher,* est égale à la hauteur de la colonne Vendôme placée sur les tours de Notre-Dame. Voit-on d'ici, par ce seul renseignement, que, comme je m'efforce de le dire, depuis cinq ans bientôt, M. de Lesseps n'avait pas du tout l'intention de faire un canal dans cet isthme qui n'a servi que de tombeau à 10,000 de ses compatriotes et qu'à assouvir ses goûts insatiables de lucre effréné.

Nous donnons ci-joint, à l'appui de ces dires, le profil en long synoptique des travaux exécutés, travail que

nous avons déjà publié sous plusieurs formes, et qui permettra aux actionnaires et à la justice de juger ce que valaient les promesses de M. de Lesseps, le 1er mars 1888, quand pour la troisième fois il annonçait, en pleine assemblée d'actionnaires, que le Canal serait ouvert à la grande navigation, *d'une façon certaine, dans les premiers mois de 1890.*

Outre cette ineptie de vouloir faire une tranchée de 150 mètres de hauteur, qui me fait considérer les membres du Congrès de 1879 comme de bons enfants, mais aussi comme de bien médiocres ingénieurs, il y a encore un autre ouvrage que la Compagnie a toujours traité du haut de sa grandeur, et qui sert aujourd'hui de base aux nouvelles combinaisons de quelques rastaquouères émules de M. de Lesseps.

Nous voulons parler du barrage du Chagres à Gamboa. Nous ne pouvons mieux faire que de citer le passage suivant du journal *l'Isthme,* publié à Colon même, lequel s'exprimait ainsi à ce propos dans son article intitulé : *Le Canal de Panama devant la Chambre des Députés* (en 1887).

« Dans sa course furieuse, le Chagres dévaste les contrées qu'il parcourt ; et les ponts du chemin de fer, quoique construits avec une grande solidité, furent emportés en 1879.

« On l'a dévié, mais cela ne suffit pas ; il faut absolument le supprimer, pour débarrasser le Canal d'un voisin aussi incommode, ou mettre un frein à la rapidité de son courant, et c'est ce que l'on comprit dès l'année 1881.

» A cette époque, il fut décidé qu'il fallait chercher un passage dans la région du Haut-Chagres permettant de changer son cours en le dirigeant vers l'océan Paci-

fique et, dès l'année suivante, une exploration fut tentée dans ce but.

Cette expédition, accomplie dans des contrées inconnues, couvertes de forêts vierges, où l'on ne pénètre qu'en se frayant un passage la hache à la main et en s'y exposant à mille dangers, tels que privations de toutes sortes, morsures de vipères, piqûres d'insectes, bêtes féroces, insolations, et surtout aux terribles fièvres de ce climat meurtier, cette expédition, dis-je, n'eut aucun succès.

» L'année suivante, une deuxième expédition eut lieu, et n'obtint pour résultat, comme la première, que la mort de plusieurs explorateurs victimes de leur dévouement, de leur courage et de leur abnégation.

La Direction Générale des travaux décida alors la création d'un *barrage,* dont plusieurs projets avaient été étudiés déjà.

Celui qui parut remplir les meilleures conditions consiste en un immense remblai d'environ 10,000,000 de mètres cubes partant du sommet du Mont-Obispo et allant atteindre celui de Santa-Cruz, distant du premier de 1,445 mètres à la cote 65.

Aux gorges de Gamboa, point où doit être construit ce barrage, le débit du Chagres, insignifiant durant la saison sèche, monte, dans la saison pluvieuse et pendant ses crues ordinaires, à 700 mètres cubes à la seconde, et il peut s'élever jusqu'à 2,000 mètres cubes.

Si le barrage pouvait s'exécuter dans l'espace d'une saison sèche, c'est-à-dire en 6 mois, l'œuvre pourrait s'accomplir, mais il est reconnu que le transport de 10 millions de mètres cubes de déblais de roches, dans un délai aussi court, est *d'une impossibilité absolue.*

Qu'arrivera-t-il ?

Il arrivera qu'à chaque saison pluvieuse, les crues du Chagres emporteront les remblais exécutés pendant la saison sèche, fussent-ils composés de blocs de 10 et même de 20 mètres cubes chacun.

Les ingénieurs du Canal ne se sont jamais fait d'illusions à ce sujet, et c'est ce qui explique le peu d'empressement qu'ils ont apporté à l'exécution d'une tâche qui devrait être terminée déjà, et qui ne le sera sans doute jamais.

Après avoir dit, dans le bulletin du 1er novembre 1883 : Le barrage est très simple, il coûtera 8 millions, on dit le 1er août 1885 qu'il en coûtera 40, et enfin le 1er mai 1886, qu'il en coûtera 100, avec ces mots : ce barrage est la *plus grosse difficulté technique* que l'on rencontre.

Enfin le 1er juin 1886 : On va faire des études nouvelles dans le but de rechercher si on ne pourrait pas éviter le barrage, *tour de force d'ingénieur, travail fait pour tenter un esprit entreprenant.*

Aujourd'hui, comme il y a 10 ans, le Chagres suit son cours ; on mande de Panama que son dernier débordement a été plus terrible encore que celui de 1879, et que les chantiers qui bordent ses rives ont été complètement dévastés par le torrent.

Nous sommes loin de ce barrage, qui doit servir à alimenter le bief supérieur de M. Eiffel, à la Culebra ou la mer intérieure de la Commission ou de M. Sautereau, nouvelles monstruosités sur lesquelles nous reviendrons plus loin.

A Culebra, comme à Emperador, les difficultés d'extraction et de transports seront 10 fois plus grandes qu'elles ne le sont actuellement, lorsqu'on sera arrivé seulement à la côte 50 mètres, soit à la moitié de la profondeur totale prévue.

Sur le versant de l'Atlantique, de même que sur celui du Pacifique, les travaux ont été tellement mal conduits, qu'aux emplacements mêmes où le profil devrait se dessiner, l'œil le plus exercé ne peut se rendre compte, au premier abord, de ce que l'on a voulu faire : c'est un gâchis inexprimable de trous et de bosses. On ne voit que du matériel perdu, des machines, wagons Decauville et autres, rails, etc., abandonnés au milieu de chantiers déserts et sans ouvriers.

En ce qui concerne les dragages, on remarquera, sur le bulletin officiel, qu'ils sont seulement désignés par la dénomination : Gatun, La Boca, absolument comme les terrassements de Mameï et de Paraiso, mais que les cubes sont bien supérieurs à ceux des chantiers de l'intérieur. C'est un trompe-l'œil que l'on servait chaque mois aux associés de M. de Lesseps, dont la plupart se contentent d'additionner, pour se faire une idée de la marche des travaux qu'ils trouvaient néanmoins d'une lenteur désolante et inquiétante.

On drague en mer, un peu partout, aux deux extrémités du Canal ; il suffit d'emplir des bateaux à clapets dont le nombre, multiplié par la capacité, donne chaque soir le cube exécuté à payer. Quant au contrôle de ces travaux, il y en a fort peu, et souvent pas du tout. On porte les déblais en mer, à quelques kilomètres de distance, et la marée montante les ramène quelques jours après ; c'est ce qui a fait appeler ce travail un tonneau sans fond, comme celui des Danaïdes, ou tonneau des Caraïbes par euphonie, en souvenir des pays environnants.

On pourrait draguer ainsi pendant des siècles sans beaucoup avancer l'exécution du Canal. On dépense donc des sommes folles pour ces dragages quasi inutiles. Mais

les heureux entrepreneurs, dont la plupart ne viennent pas dans l'isthme, gagnent 1/2 million par mois dans chaque entreprise. Aussi, à eux seuls, ils font chaque mois trois fois autant de cube que tous les autres chantiers de l'isthme.

Ce honteux gaspillage, indigne d'entrepreneurs ayant le respect de leur situation, avec les 100 millions de dépenses diverses et annuelles à ajouter au coût proprement dit des déblais, fait que le mètre cube a atteint un prix de revient fantasmagorique.

Non seulement cela, mais comme nous l'avons écrit maintes fois depuis cette époque, il y a une majoration sur les cubes payés de 100 pour 100 au minimum.

Une plainte rédigée par les soins de M. Fourmont (1) ingénieur à Rouen, d'après mes documents et mes calculs, dont nous donnons plus loin la teneur, a été adressée à M. le Procureur général de la République par une foule de porteurs de titres, exaspérés de se voir ainsi frustrés de leurs économies.

D'après nos calculs, les cubes réellement extraits en juin 1888, sont de 20,214,400 mètres.

Les cubes payés aux entrepreneurs, à la même date, sont de 46,496,627 mètres, d'où une majoration de 130 % (2).

---

(1) A l'instruction où j'ai été assigné, le 18 juillet dernier, M. Prinet m'a informé que M. Fourmont, mandé comme moi, avait disparu.

(2) Voir le profil synoptique d'avancement coté, publié par l'auteur le 15 juin 1888, et adressé à tous les présidents de Comités en province.

A Monsieur le Procureur Général de la République, à Paris.

MONSIEUR LE PROCUREUR GÉNÉRAL,

Nous, soussignés, obligataires du Canal de Panama, avons l'honneur de déposer entre vos mains une plainte pour vol de 174,875,000 francs commis à notre préjudice par les entrepreneurs de la Compagnie du Canal.

Nous articulons les faits suivants, que tout le monde peut vérifier :

Le déblai du Canal à écluses est de. .	45,000,000 m³
Fin octobre 1888, la Compagnie a payé à ses entrepreneurs.	46,496,627 m³
Le Canal devrait donc être fait.	
Or, la Compagnie annonce qu'il reste à extraire un déblai de	23,768,479 m³
Le Canal n'est donc qu'à moitié fait.	
D'une expertise de M. Fourmont, ingénieur à Rouen, 17, quai de Paris, il résulte que le cube extrait fin octobre 1888 est de	23,622,300 m³
D'une autre expertise de M. Druez, ingénieur, ex-chef de section de la Compagnie de Panama, à Vichy, le cube fait, pour la même date, ressort à.	20,214,400 m³
D'une contre-épreuve de ces expertises, le cube utilement fait pour le Canal à écluses n'est que de.	18,170,000 m
Tous ces chiffres se vérifient l'un par l'autre.	

D'où il est prouvé nettement que la Compagnie a payé en trop près de	22,500,000 m³
dont le prix moyen, évalué par M. de Lesseps à l'Assemblée générale du 1er août 1888, à 7 fr. 75 l'un, fournit la somme qui nous a été dérobée.	174,875,000 fr.
Ces vols sont obtenus par majorations de factures, qui sont des faux en écritures commerciales.	
Or, la Compagnie prépare une conversion de nos Titres qui réduit notre capital de.	175,000,000 fr.

Cette opération a pour effet de consolider le vol dont nous sommes victimes.

La Compagnie affirme audacieusement que si le Canal ne s'achève pas, ce sera notre faute.

Nous protestons ! la Compagnie périt par les abus qu'elle ne réprime point.

Daignez considérer que nous avons déjà fourni près de trois fois la somme de 512,000,000 de francs qu'on nous disait nécessaire pour construire le Canal à niveau, et que nous n'avons, pour gage de nos créances, qu'un Canal à écluses au tiers fait.

Or, la valeur du Canal à écluses n'est pas la moitié de celle du Canal à niveau.

Il y a parmi nous des ignorants et des faibles.

N'ont-ils pas droit, d'office, à la protection de la loi ?

Nous invoquons la justice !

Qu'elle fasse rendre gorge aux voleurs !

Il est impossible que le Gouvernement de la République, dont l'honnêteté est la règle et la force, ne nous

protège pas contre ces misérables, dont nous demandons l'arrestation.

Nous sommes, avec le plus profond respect, Monsieur le Procureur Général, vos désolés serviteurs.

(Signatures légalisées).

Nous ne donnons que pour mémoire et pour l'appréciation de nos lecteurs, sans autres commentaires, le texte de cette plainte qui a été affichée à la Bourse et à l'Hippodrome, le jour de la grande réunion, où MM. de Lesseps père et fils, escortés de MM. Baratoux, Letellier et consorts, trônant sur un théâtre, se faisaient acclamer par une foule fanatique et ignorante, en leur promettant l'ouverture prochaine du canal à écluses, si elle obtenait de ses représentants au Parlement de voter l'autorisation de l'emprunt des valeurs à lots.

Tous les mensonges que le grand Français et son fils ont raconté à ce public enthousiaste et gobeur sont hors de tout ce que l'on peut imaginer d'invraisemblable. J'étais là, et c'est la première fois qu'il m'a été donné de contempler l'incommensurabilité de la bêtise humaine.

Ceux qui voulaient interrompre ces cyniques orateurs dépourvus de tout sentiment patriotique étaient littéralement assommés par cette foule inconsciente, et pour ma part je n'ai échappé aux coups que par mon attitude défensive, armé d'un poinçon à la main, et par un agent en bourgeois qui a crié à deux gardiens au moment de la sortie, au milieu des horions : Agents, protégez cet homme !

Cette comédie inoubliable, en plein Paris, présidée par un académicien, grand dignitaire de la Légion d'honneur, a eu pour résultat quoi ? 200 millions et plus de

recettes, dont une partie est allée remplir à nouveau les poches de ces messieurs, déjà bondées d'or ; alors que, comme pour celui à niveau, ils savaient mieux que personne que le canal à écluses du sieur Eiffel était un nouveau leurre offert à la crédulité publique.

CHAPITRE IV

Un mot des Projets antérieurs. — Le système Eiffel.

Il y a eu, avant la présentation du projet actuellement en construction, une dizaine de demandes de concessions faites par des sociétés qui n'eurent pas de durée, et que la venue au jour de celle présidée par M. de Lesseps a complètement fait perdre de vue.

Parmi toutes ces études, trois ou quatre ont appelé notre attention comme étant, du reste, la base de toutes les autres :

1° Le tracé de Nicaragua, il coûterait 715 millions.

Il a l'avantage, sur celui de M. Lesseps, d'être sensé et de parcourir un pays sain et habitable.

Il consiste à réunir aux deux océans un grand lac situé au milieu des terres du Guatemala, dont les eaux sont à 37 mètres au-dessus du niveau de la mer, par une série de biefs ascendants et descendants.

D'après des renseignements pris à bonne source, nous pensons que ce travail ne se fera pas, par la bonne raison que le produit que l'on en retirerait ne serait pas suffisant pour payer les rentes du capital à y employer.

Les Américains sont surtout pratiques et n'aventu-

rent leurs capitaux, dans une affaire de ce genre, que quand ils sont assurés d'y trouver un dividende rémunérateur par le trafic ; ce que les études et l'expérience n'ont pas démontré, loin de là. Nous croyons donc pouvoir affirmer que ce concurrent du Panama, malgré son apparence de possibilité, ne verra pas le jour de longtemps encore.

2° Parmi les projets avec écluses dans l'isthme de Panama proprement dit, celui qui résume tous les autres parce qu'il en est le père, est celui de M. Garella, qui date de 1845, et qui est le plus connu. Il part de Chagres et est prévu à niveau jusqu'à Gatun ; puis avec une série d'écluses, il franchissait la Cordillère et passait en tunnel aux environs du Rio-Bonito qui l'alimentait. Il redescendait ensuite par une autre série d'écluses vers le Pacifique, où il se jetait au S.-O. de Panama, à l'embouchure du Caïmito.

Le savant baron de Humboldt en fait mention dans ses mémoires et le présente comme une véritable solution scientifique de ce grand problème.

3° Celui de M. de Gogorza, qui attira l'attention de tous les savants du monde entier par sa simplicité ; il consistait à relier à leur naissance et à canaliser deux fleuves qui prennent leur source sur la même montagne (la Tuyra et l'Atrato, entre les villages indiens de Paya et Aputi) en suivant deux cours opposés, l'un vers le Pacifique et l'autre vers l'Atlantique, entre les golfes d'Uraba et de San Miguel, dans l'isthme du Darien.

Ces deux derniers projets étaient estimés 500 millions de francs.

4° Enfin les différents chemins de fer pour navires qui n'ont pas encore dit leur dernier mot.

Projet Eiffel

C'est seulement après six à sept années de travail et de tâtonnements et 1,100 millions de dépenses, après avoir critiqué et conspué une dizaine de projets bien supérieurs, sans aucun doute, à celui du canal à niveau, qu'on en revient au premier de tous, dont nous parlons plus haut, à celui de M. Garella, que les promoteurs du gaspillage de la rue Caumartin n'ont cessé de critiquer, ainsi que tous les autres tracés analogues avec écluses.

Comme je l'écrivais dernièrement à M. Eiffel, qui ne m'a pas fait l'honneur d'une réponse, son projet a le défaut, sur son devancier, d'être greffé sur un gâchis sans nom qu'il n'a pas vu.

En outre, il n'a pas été prévu sur le tracé actuel, bien entendu, une alimentation naturelle que nous voudrions bien voir l'auteur de la Tour de 300 mètres y suppléer artificiellement, en barrant le Chagres ou en refoulant par de puissantes machines, encore à l'étude, l'Obispo, de la cote 35 à la cote 85, pour y faire, dit-on, un réservoir métallique *(sic)*.

Le Canal de M. Garella était alimenté à son bief supérieur par une simple dérivation de la source d'un petit affluent du Chagres, le Rio-Bonito, à 20 k. au sud de Gorgona, où l'auteur avait conduit à dessein son tracé.

Le bassin d'alimentation nécessaire au projet Eiffel, entre Culebra et Emperador est, à mon avis, un travail deux fois plus grand que le Canal à niveau lui-même.

Avant d'exposer ce nouveau projet, que l'on considérait comme exécuté par ce seul fait qu'il avait été con-

cédé à M. Eiffel, de même que l'on avait cru le canal à niveau terminé, parce qu'il avait été adjugé à l'amiable à des entrepreneurs peu scrupuleux, il eût été de toute nécessité que la Compagnie fasse savoir de quelle manière elle entendait alimenter son bief supérieur. Pour mon compte personnel, je déclare que ce travail par le Chagres ou l'Obispo est une chimère comme le reste.

De même que chercher à faire des écluses phénoménales par des procédés encore inconnus, amonceler des difficultés sur celles déjà existantes et que l'on n'a pu vaincre, est encore plus utopique.

Comment peut-on espérer parvenir à faire des fondations pour des ouvrages aussi colossaux, alors que, *nulle part dans l'isthme, on n'a pu creuser une tranchée de 12 mètres de profondeur.*

A Panama il faut éluder les difficultés et non chercher à les vaincre, et nous avons prédit au projet Eiffel le sort de son précédent.

Nos prévisions se sont réalisées, et de nouvelles ruines sont venues s'ajouter à celles déjà existantes.

Comme précédemment, cette affaire a fait la fortune de quelques individus, parmi lesquels on ne devra pas oublié de citer M. Eiffel, qui n'a pas craint de prêter son nom pour faire réussir ces insatiables emprunteurs, par ce nouvel expédient, dont la caractéristique est *l'énormité.*

Une nouvelle entreprise de terrassements est venue s'ajouter aux autres, comme sous-traitante de M. Eiffel, auquel la Compagnie avait consenti un marché où l'on trouve dans la série des prix : Terrassements pour fondations d'ouvrages d'art : *quarante francs le mètre cube ?*

Il n'y a pas de commentaires à faire sur ce chapitre.

Quoique la société Eiffel et Cie n'ait pas rempli ses engagements, elle a réalisé de jolis bénéfices à jouer cette nouvelle comédie, où Barnum avait trouvé son maître, au pied de la tour en construction, dans l'exhibition d'une écluse en miniature.

A ma connaissance, les tâcherons des terrassements, si grassement payés, ont eu à se partager 15 millions de bénéfices nets en une année, *et en ne faisant aucun travail sérieux.*

C'est peut-être pour cela que l'on rencontre le portrait de M. Eiffel dans toutes les vitrines du boulevard. « C'est un beau garçon, me disait dernièrement un vieil employé de l'isthme, mais..... »

Parmi les notes que j'ai recueillies sur Panama, j'ai l'extrait d'un rapport déposé à la Bibliothèque nationale de Bogota, par M. Brandner, ingénieur d'un très grand mérite, qui avait été chargé d'explorer l'isthme pour le compte d'une Société, et qui est mort en Colombie vers 1879.

Cette prédiction date de 1876, alors que M. de Lesseps commençait à se remuer pour en arriver où nous en sommes :

« *On a excusé Brunel, dit Brandner, de tant d'infortunes imprévues qu'il a rencontrées en construisant son tunnel sous la Tamise, car il a créé l'art de construire les tunnels en accomplissant ce travail merveilleux.*

» *On excuse les déceptions de Sommeiller, à la percée des Alpes, parce qu'il a tout inventé dans son œuvre ; mais que de reproches ne recevrait pas l'ingé-*

nieur qui enfouirait des trésors pour une œuvre aussi chimérique que le Canal de Panama. »

Croirait-on qu'après les pronostics de tant d'hommes du métier morts à la peine, une Société française en soit arrivée à dépenser les sommes colossales que nous savons, avant de s'apercevoir de son erreur.

Non, il ne peut pas y avoir eu erreur : il y a eu crime dans la conception et l'organisation de cette folle entreprise !

CHAPITRE V

Des entreprises diverses depuis le commencement des travaux.

Les entreprises qui se sont succédées dans l'isthme de Panama peuvent se diviser en trois catégories distinctes :

1° L'entreprise Couvreux et Hersent, depuis le commencement des travaux jusqu'à la fin de 1883.

Les dragages à Colon et à Panama avaient été cédés, le 16 février 1882, à la Société Huerne, Slaven et Cie, de San-Francisco, et à l'entreprise franco-américaine Trading-Company.

Dans l'intérieur de l'isthme, les chantiers d'Emperador, Obispo, Mameï, San-Pablo, Tavernilla et Bohio formaient une trentaine de petites entreprises, sous-traitantes de Couvreux et Hersent, entrepreneurs généraux.

2° Après la résiliation de cette dernière Société, les tâcherons devinrent entrepreneurs, en même temps qu'une Société dite anglo-hollandaise entreprenait la Culebra ; cela pendant les années 1884 et 1885.

3° Les Sociétés françaises actuelles, qui fonctionnent

depuis bientôt 2 ans, en même temps que l'entreprise de dragages Slaven et Cie à Colon.

En 1884, l'entreprise Couvreux résilia son marché. — Ces entrepreneurs, qui avaient une grande expérience des travaux, qui avaient fait une partie du Canal de Suez, jugèrent une première fois impossible le Canal à niveau de Colon à Panama.

Il semble que, devant cet abandon des travaux par un des plus grands entrepreneurs d'Europe et possesseur des parts de fondateurs, les actionnaires auraient dû s'informer du pourquoi auprès du Conseil d'administration. Mais non! cet événement, qui est considérable à nos yeux, passa inaperçu. Il n'eut comme résultat que le fait d'une nouvelle émission, et la Compagnie organisa les chantiers sur de nouvelles bases, en se chargeant elle-même de la direction des travaux.

La deuxième période, qui eut comme entrepreneurs les sous-traitants de l'entreprise générale précédente, fut marquée par un trait important, savoir : la concession des travaux de la Culebra, vers la fin de 1884, à la Société anglo-hollandaise Cutbil de Lungo Watson et Van Hatlun, qui devait, aux termes de son contrat, enlever 14 millions de mètres cubes, depuis cette époque, fin de 1884, jusqu'à la fin de 1886, c'est-à-dire faire le chiffre phénoménal de 600,000 mètres cubes par mois.

De son côté, la Compagnie devait fournir aux contractants un matériel énorme, estimé à plusieurs millions : une trentaine d'excavateurs et quantité de machines et wagons.

A cette époque, la rue Caumartin voulait se décharger complètement sur quelqu'un du souci de trancher ce nœud gordien de l'isthme, et donner ainsi à ses actionnaires, à la prochaine assemblée (précédant un nouvel

emprunt) la primeur d'une adjudication de ces travaux, déjà réputés impossibles, mais que l'on pourrait, d'ores et déjà, par ce fait, considérer comme exécutés.

Malgré tous les avantages que la Compagnie crut devoir accorder à ces entrepreneurs pour les engager à endosser cette responsabilité, ils durent se retirer, après deux campagnes, sans avoir rempli leurs engagements, et en intentant un sérieux procès à l'administration imprévoyante de la rue Caumartin.

Cet échec était un avertissement grave donné aux actionnaires insouciants. Comme Couvreux et Hersent, cette Société avait exécuté d'immenses travaux maritimes en Hollande et en Angleterre, et avait à son service une armée d'ingénieurs et de chefs de chantier de très grande valeur.

Comme la précédente retraite, celle-ci passa inaperçue dans le monde de la Bourse.

C'est alors que le 24 novembre 1885, M. de Lesseps alla chercher dans un banquet, au sein du syndicat des entrepreneurs de France, plusieurs groupes d'industriels audacieux qui devaient sauver la situation ; et résiliant d'un trait de plume, moyennant paiement de grosses indemnités, tous les marchés précédents, la Compagnie se mit sur le dos cinq nouvelles entreprises de Colon à Panama.

Il paraît que, depuis ce jour, tout le monde respirait rue Caumartin, tellement l'on était satisfait d'avoir un prétexte pour pouvoir affirmer que le Canal serait achevé en 1889, par ce seul fait de l'entrée en lice de ces nouveaux magiciens, dont la plupart n'ont pas encore mis les pieds dans l'isthme.

Après deux ans de travaux d'installation, de constructions de toutes sortes, de matériel nouveau employé ou

non, mais amené sur les chantiers, ces entrepreneurs n'ont pas fait plus de cube que leurs devanciers, tout en étant payés beaucoup plus cher ; au contraire.

On peut apprécier par notre profil synoptique ce qu'il en est, et d'une façon très claire.

C'est en ce moment une chose avérée, que M. de Lesseps Charles, qui était à la tête de la Société pour protéger les intérêts de ses actionnaires contre la rapacité des entrepreneurs, était au contraire associé dans la plus grande des entreprises où l'on pillait la caisse de la Compagnie comme dans un bois, ainsi que nous l'avons raconté plus haut.

Comme M. Charles était de l'affaire, on ne payait pas de location de matériel, et cependant la valeur des dragues, des clapets, des vapeurs, des chaloupes et de l'outillage fournis à cette entreprise, était de 5,870,000 francs (1) ; ce qui faisait, à 10 °/o l'an, que payaient les autres sociétés ou les tâcherons, une somme 587,000 francs perdue annuellement par la Compagnie. Mais c'est une si petite affaire que l'on ne peut en parler que pour mémoire et pour la forme. Cette entreprise a gagné en février 1887, à ma connaissance, une somme de *450,000 francs de bénéfices nets,* en 28 jours, soit 16,000 francs par jour.

Comme on le voit, c'était une suite non interrompue de pots de vin. On n'a eu qu'un seul souci, c'est de dépenser, sans compter, l'argent de notre bon pays, au profit

---

(1) A Panama un entrepreneur n'avait besoin d'aucun matériel, c'était la Compagnie qui se chargeait de le fournir. Aussi quelle orgie ! quel gaspillage nous avons vu ! Il y a des wagonnets Decauville dans l'isthme un poids 2 fois égal à celui de la tour Eiffel, jetés pêle-mêle dans les remblais.

de qui ? comme nous le disions tout à l'heure, au profit de quelques jouisseurs incapables.

Ce vaste chantier aurait dû être accessible à tout le monde. Le seul moyen de faire beaucoup de cube était de multiplier à l'infini de petites entreprises, suivre l'exemple d'une légion de fourmis attaquant une montagne. La Compagnie avait déployé jusqu'à ce jour un assez grand luxe de personnel pour avoir dix, vingt entrepreneurs par section et plus. Puisqu'elle fournissait le matériel, nous n'avons jamais compris que l'on adjugeât amiablement tout un tronçon de canal à de grosses Sociétés, qui les sous-traitaient immédiatement, avec des bénéfices énormes, à des tâcherons.

Le travail n'avançait en rien par ces procédés, seulement il y avait toujours des bénéfices sérieux réalisés par la Société privilégiée, complice de la bande, avant qu'elle n'ait donné un seul coup de pioche.

Qui souffrait de tout cela ? Le petit tâcheron ou les employés qui avaient toute la peine, et que l'on excluait des chantiers, s'ils murmuraient.

M. Ch. de Lesseps, qui représente à lui seul tous les rouages de cette vilaine affaire, joignait à un cynisme révoltant une arrogance de matamore.

Il ne souffrait pas qu'un agent consciencieux pût songer un seul instant à mettre sa responsabilité à couvert dans ce foyer de prévarication sans fin.

A la porte ! tel était le mot d'ordre. Il avait toujours sous la main un aventurier quelconque, signant les yeux fermés des situations majorées de 100 pour 100 et plus, pour en arriver à ses fins.

Nous en savons quelque chose pour notre part et avons payé fort cher notre désir de voir clair dans la situation de l'entreprise Bunau-Varilla, fin février 1887,

dont la situation était majorée alors de 1,200,000 mètres cubes.

J'espère que nous nous expliquerons devant la justice à ce sujet, car, contrairement à la plupart des détracteurs de M. de Lesseps, j'étais là, et j'ai vu avec mes yeux, qui ne sont pas ceux d'un charlatan éhonté, mais d'un terrassier ayant acquis, par l'expérience de toute sa vie sur les chantiers, les connaissances que M. de Lesseps, quoique académicien, n'a pas, et encore moins son fils Charles-Aimé.

CHAPITRE VI

Administration dans l'isthme. — Service divers. Personnel dirigeant.

Il est indispensable que nous donnions ici quelques renseignements sur l'administration des travaux dans l'isthme et des services qui s'y rattachaient, dont la la plupart de nos lecteurs n'ont jamais entendu parler, sans doute.

Ces services se décomposaient ainsi par divisions :

Direction, secrétariat, personnel.
Comptabilité, caisses.
Service technique.
Matériel.
Transports.
Postes et télégraphes.
Contentieux.
Service médical et hospitalier.

Toutes ces divisions avaient à leur tête un chef divisionnaire aidé d'un adjoint aux appointements de 20 à 50,000 francs.

Le Secrétariat était le refuge de tous les gros bonnets. A peu de chose de près, gens du monde qui

savaient lire et écrire modestement, touchaient de gros appointements et s'intéressaient fort peu aux travaux de l'intérieur.

La comptabilité semblait bien tenue ; mais que de paperasses et d'employés : de quoi faire trois ministères.

Le service technique et des travaux, qui aurait dû être le plus important, était sensiblement effacé par les autres. Beaucoup trop d'ingénieurs de toutes les provenances et trop peu d'hommes de chantier.

Matériel. — Il y a eu autant d'inspecteurs, sous-inspecteurs, chefs ou sous-chefs de matériel, que de roues de wagons, mais peu de bons ajusteurs, monteurs et chefs d'atelier.

Avec ce déploiement de mécaniciens, on n'est pas parvenu à faire 100 mètres cubes de terrassements à l'heure avec les excavateurs grand module, minimum de ce qu'ils font en France.

La division des transports méritait une mention spéciale : c'était un refuge. On y reléguait tous les employés sans connaissances spéciales et même sans connaissances du tout.

Les postes et télégraphes, relativement mal rétribués, étaient bien conduits et bien organisés par un jeune employé de France depuis l'organisation dans l'isthme.

Le Contentieux était une réunion de quelques clercs, pour la plupart exotiques, sous la conduite d'un ancien magistrat et d'un bossu.

On disait dans l'isthme que c'était là le refuge des rejetons de la magistrature dont M. de Lesseps aurait tant besoin plus tard.

Au milieu de cette pétaudière, il faut s'incliner res-

pectueusement devant une corporation au-dessus de tous les éloges, par son dévouement et son abnégation. Je veux parler du *service médical et hospitalier*.

Le service des hôpitaux est fait avec les mêmes soins et la même exactitude qu'en France, et magnifiquement installé.

Cette catégorie d'agents indispensables, dans l'isthme plus que partout ailleurs, était très médiocrement rétribuée. Les favoris des transports, du contentieux, du secrétariat, étaient mieux traités, pour la plupart, que ces docteurs des Facultés de France, vivant au milieu des maladies épidémiques, d'un bout de l'année à l'autre, pour 1,500 francs par mois, et qui payaient à la mort un tribut de 50 à 60 %.

Nous ne devons pas non plus oublier les sœurs des hôpitaux de Panama et de Colon, dont les malades de toutes les catégories et de toutes les religions, qui ont échappé à la mort, ont emporté le meilleur souvenir.

Les difficultés insurmontables que nous avons citées, et que 10 années d'expérience et un milliard et demi dépensé ont justifiées, ont encore été aggravées par l'administration inepte de la Compagnie, par l'insuffisance des ingénieurs et l'incurie des administrateurs qui sont arrivés, avec Suez pour cliché, à tirer de la France la somme énorme que nous savons.

C'est pourquoi je ne saurais trop répéter que cette Société n'a jamais été sérieuse et que les gens qui la dirigent n'ont jamais eu l'intention de percer l'isthme, mais seulement d'emplir leurs poches et de s'enfuir après.

Le contrôle de la Compagnie n'existait pas, les agents qui étaient nommés au poste de chef de section, sous-chef, etc., et qui ont pour mission de défendre les inté-

rêts des actionnaires vis-à-vis des entrepreneurs toujours affamés, n'étaient rien, et n'existaient que pour copie conforme et par pure décence.

Le mot d'ordre des entrepreneurs dans l'isthme a toujours été de se moquer des représentants de la Compagnie, et de les faire renvoyer s'ils revendiquaient leurs droits de contrôle.

En résumé, c'était une curée où les valets de chiens n'étaient plus maîtres de la meute.

Ainsi l'on a vu, chose répugnante, un ancien directeur de la Compagnie, ingénieur des Ponts et Chaussées, associé avec un déserteur français et un allemand comme entrepreneurs de la Culebra, le nœud gordien de l'isthme.

Ce triumvirat est aussi nul que possible. Le seul qui ait appris quelque chose à l'école des Ponts et Chaussées ne croit pas à la possibilité du Canal de Panama ; quant aux autres, ce sont deux aventuriers, qui ne doivent leur fortune qu'à leur situation équivoque et à leur bonne santé dans l'isthme. Pour ce qui est de faire du cube, ils en sont parfaitement incapables.

Le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, si intègre et si grand, doit rougir de voir des chers camarades être devenus entrepreneurs, directeurs, ingénieurs, etc., dans ce tripotage, frisant aussi légèrement les bancs de la police correctionnelle, sans respect aucun pour l'illustre corps auquel ils appartiennent, et foulant aux pieds leur dignité et les belles et nobles traditions de cette grande école.

J'en dirai autant de l'Ecole polytechnique qui a fourni là-bas pas mal d'officiers démissionnaires de l'artillerie, dont les uns sont arrivés au pinacle, et les autres, on

ne sait pourquoi, ayant la même origine, végétaient dans d'infimes situations.

C'est probablement parce qu'ils étaient encore imbus des principes de la probité régimentaire; là-bas, l'observation rigoureuse des devoirs de la justice et de la morale était une qualité négative.

Et cependant, avec tout ce beau personnel, on en est arrivé à payer la moitié et plus des déblais exécutés. Les opérations sur le terrain sont faites de telle manière que les actionnaires pourraient faire rendre gorge aux entreprises d'une partie des sommes qu'elles ont reçues.

Sauf pour les dragages, il n'y a rien de plus facile que de s'en rendre compte.

Depuis le commencement de cette affaire, on a vu les choses les plus grotesques mises en œuvre et portées en dépenses pour la plus grande gloire des actionnaires qui ne sont pas tous à plaindre.

L'ensemble de toutes ces pertes produit aujourd'hui un cataclysme financier sans précédent et qui atteint d'une façon désastreuse notre crédit national.

Si la partie financière de cette affaire a été menée avec adresse à Paris, il n'en est pas de même de la partie technique à Panama. Habituellement, pour forger on se sert d'un forgeron ; à Panama, ce n'est pas cela ; on avait beaucoup de terrassements à faire, on a évincé tous les terrassiers, conducteurs et ingénieurs de terrassements pour les remplacer par des dévoyés de toutes les professions.

Sauf les directeurs, qui venaient là pour toucher une grosse somme pendant une campagne ou mourir, le corps des ingénieurs était un almagame de tout ce que l'on peut rencontrer d'étranger aux travaux de terrasse-

ments. C'étaient des chimistes, des chaudronniers ou autres employés d'usines et de fabriques quelconques. Il fallait faire quatre fois le tour de ce personnel pour en trouver un apte à raisonner un peu un projet d'attaque ou un mouvement de terres.

Il y a à peine quelques exceptions, et ce ne sont pas ceux-là qui portaient les plus grosses épaulettes.

Aussi, il fallait voir comment les praticiens étaient traités par cette gent inutile et encombrante.

Ce qui se passait sur les chantiers existait dans les ateliers où la plupart des inspecteurs du matériel, et il y en a eu des quantités, n'étaient pas capables de tarauder un écrou.

Les deux histoires des crampons en bois et des géants de Yucatan donnent bien une idée de l'ineptie de ces dirigeants des travaux de l'isthme.

Un jour, un chef poseur demande à la division du matériel de Colon des crampons pour la pose des voies nombreuses dans les environs de Culebra et d'Emperador. Comme il les voulait d'un calibre spécial qu'il avait expérimenté, il fit lui-même un gabarit en bois que l'on remit, à l'appui de son bon de commande, au chef du matériel.

Deux mois après, le chef de section d'Emperador recevait quatre ou cinq wagons de chevilles en bois, travaillées sous forme de crampons *pour poser des voies* que l'on avait fait fabriquer à grands frais à New-York.

On en fit plus tard quelques porte-manteaux, et ce fut tout ce que l'on put en tirer.

Dans la même année, on reçut de France des wagons de terrassements d'un modèle spécial pour charger à la pelle ; ils devaient être d'une forte capacité et faciles à

transporter à l'épaule, c'est pourquoi le constructeur les fit très élevés.

Au chantier, les noirs qui durent s'en servir, les trouvant difficiles à charger par ce fait, les abandonnèrent pour revenir aux wagonnets Decauville qu'ils avaient depuis longtemps déjà, et auxquels ils étaient habitués.

Pour utiliser ce matériel coûteux, la direction des travaux ne trouva rien de mieux à faire que d'envoyer deux agents de qualité dans le Yucatan pour recruter des GÉANTS, c'est-à-dire des ouvriers ayant 1 m. 90 à 2 mètres de taille, pouvant charger à l'aise ces wagons devenus inutiles.

Ces braves fonctionnaires du Canal restèrent 6 mois absents et revinrent bredouilles. Pendant ce temps, ils avaient coûté une centaine de mille francs à la Compagnie.

Ce qui précède est connu de tout le monde et a été assez commenté pour que nous ne nous étendions pas plus longuement sur des faits aussi grotesques.

Nous nous demanderons toujours pourquoi tous les directeurs, ingénieurs des ponts et des mines qui se sont succédé à Panama n'ont pas cherché à enrayer cette vilaine affaire. Aujourd'hui, ils ne peuvent pas se targuer d'incompétence, et il y a de leur part une grave responsabilité encourue ; car leurs parchemins ont autorisé M. de Lesseps l'académicien, et ses associés, à dire les énormités les plus monstrueuses qui ont été écrites et lues dans toutes les langues.

Lors de son voyage à Berlin, qui est encore une énigme, si le Grand Français y allait pour renseigner M. de Bismarck sur son entreprise, le chancelier a dû

joliment lui rire au nez, car il devait en savoir plus long que lui. M. de Lesseps ignore sans doute qu'il y a à Porto-Cabello (Venezuela), à trois jours de Colon, une colonie allemande florissante, où l'or français n'avait pas cours, et où l'on surveillait journellement ce qui se passait dans l'isthme.

En dehors de sa visite à M. Herbette, cette promenade *motu proprio* du vieux perceur en Allemagne était de la superfétation : *Piscem natare doces.*

CHAPITRE VII

Compérage de la Presse et de la Compagnie. Les Revenus fantaisistes du pseudo-Canal. — Les valeurs à lots devant les Chambres.

Quoiqu'il dût en coûter à notre amour-propre de Français, nous ne pouvons passer sous silence, nous devons même signaler à la vindicte publique l'abus qu'a fait la Presse de ses libertés, depuis le commencement des travaux dans l'isthme, et surtout à la veille de chaque emprunt, en débitant aux malheureux ignorants des mensonges si grotesques, que nous étions et que nous sommes encore l'objet de l'hilarité de tous nos ennemis et de l'étranger gloseur dans les Amériques.

Comme je l'ai écrit à nombre de Comités de France, ce n'est pas seulement notre argent, mais un lambeau de notre honneur national que nous avons perdu, grâce à la vénalité de la Presse française qui s'est mise à la solde d'une bande de faiseurs pour dévaliser le pays.

Les journaux qui se sont le plus distingués dans cette triste campagne sont les suivants: Le *Petit Journal*, qui recevait, dit-on, de la Compagnie 1 fr. par exemplaire et par an, pour annoncer l'ouverture prochaine du Canal d'une manière certaine avant chaque émission, et toutes les nouvelles tintamaresques que nous avons

lues sur ce chapitre depuis 8 ans. Le *Figaro,* qui n'a pas craint de dire que l'Australie attendait avec impatience l'ouverture du Canal, pour faire passer par Panama tous ses navires, des millions de tonnes de minerai qui surgiront comme les lapins, etc. La *Nation*, la *Lanterne, Paris,* le *Temps,* les *Débats,* l'*Intransigeant,* l'*Événement,* le *Radical ;* tous les journaux de la capitale en un mot ; et c'est avec cette réclame scandaleuse et effrénée que nous sommes arrivés à ce formidable krack que nulle combinaison ne saurait conjurer ; la Compagnie de Panama n'ayant qu'un passif énorme et sans précédent, et un actif absolument nul et sans valeur.

La *Revue-Gazette,* journal officiel de la rue Caumartin, imprimait, quelques jours avant l'emprunt du mois d'octobre 1887, l'article suivant qui a été à l'envie répété par toute la Presse, et que nous nous faisons un devoir de reproduire ici, comme exemple, afin de faire voir avec quel cynisme M. Marius Fontane, son Directeur, amorçait ce public, qu'il savait conduire à une ruine fatale et prochaine.

« M. F. de Lesseps ayant l'habitude de renseigner » avant tout le monde, et par une lettre spéciale, ses » actionnaires et obligataires sur les décisions impor- » tantes prises par la Compagnie, il est prudent de ne » lire les divers renseignements publics qu'à titre d'in- » formations et d'attendre la déclaration de celui de qui » la décision dépend.

» Nous ne sommes en mesure quant à nous, au mo- » ment de paraître, que d'affirmer deux choses :

» D'abord que M. F. de Lesseps réalisera sa promesse, » c'est-à-dire qu'il y aura, dans les délais fixés, une » communication entre les deux Océans.

» Et ensuite, que cette communication ne sera pas,

» ainsi que cela a été imprimé, « un petit ruisselet pour
» une flotille de coques de noix », mais une commu-
» nication pour les plus grands navires, pour les na-
» vires de 150 mètres de longueur et de 8 mètres de
» tirant d'eau, et pour le tonnage annuel minimum de
» 7,500,000 tonnes prévu par le Congrès internatio-
» nal. »

Et c'est avec les échos de toutes ces sornettes, mille fois répétées par toute la Presse, que les associés de M. de Lesseps, les bas de laine légendaires, ont été renseignés sur l'emploi que l'on faisait de leurs économies.

Un exemple entre tous est l'exergue de ce livre, absolument exacte, et qui résume tout ce que l'on peut rêver de plus charlatanesque. Les revenus du Canal ont donné lieu également à des racontars fantaisistes grossissant au fur et à mesure de l'augmentation des dépenses.

Alors que Suez ne produit que 50 millions, après en avoir coûté 480, et cela dans la 20e année de son exploitation, M. Ch. de Lesseps faisait annoncer, à grands frais de réclame, par le journal *Paris, l'Intransigeant, les Débats,* etc., etc., que les produits du transit de son pseudo-Canal de Panama seraient de 125,218,750 fr. *(sic)*. En un mot, que tout le fret des deux Océans passerait à l'envie par Panama qui va devenir la nouvelle route de la Chine et des Indes ?!

Et les mines d'or, d'argent, etc., dans l'isthme ; le café, le caoutchouc, les bananes, etc. C'est un vrai conte des *Mille et une Nuits*.

Voyez-vous d'ici une voie navigable construite à

grands frais, comptant pour servir les intérêts de ses actionnaires sur des mines et des récoltes qui n'existent qu'en imagination, dont on n'a pas trace, dans un pays inhabitable où il est impossible de pénétrer.

On n'a encore rien connu au monde de plus inepte et de plus audacieux.

Et voilà pourquoi, comme je le disais plus haut : On rit de nous dans les Amériques ; il y a de quoi !

Aussi, dans un article de fond du 3 août 1888, M. A. S. de *l'Evènement,* se préparant à lutter contre l'orage qui ne peut manquer d'éclater, assimile toute cette polémique inqualifiable aux annonces à 5 fr. la ligne du chocolat Menier et des pastilles Géraudel, en ne craignant pas de dire que c'est au public de savoir lire entre les lignes et de discerner les mensonges des choses réelles que renferment chaque jour les journaux de tous les prix et de toutes les nuances.

Quoi qu'en dise M. A. S., ce bon public, qu'il traite de si haut, ne manquera pas d'attribuer à la Presse seule la responsabilité morale de ce désastre ; et ces ignorants ruinés, qui ne sont pas comme nous forcés de savoir lire entre les lignes, auront raison.

Quant aux personnes qui aiment leur pays, qui ont le discernement nécessaire et suffisant pour lire les feuilles dont parle notre aimable publiciste, c'est avec dégoût qu'elles enverront, où ils ne peuvent nuire à personne, et sans les lire, ces recueils de réclame indignes de notre temps et du nom de Français.

La Presse entière n'a pas toujours été à la disposition de M. Ch. de Lesseps ; cependant il est à remarquer que, *depuis le commencement de la fin,* des journaux, restés neutres jusque-là, sont venus se ranger sous le pavillon noir du Grand Français avec empressement.

Une circonstance bizarre nous a remis sur la trace d'un article publié dans le *Radical* par M. Henry Maret, le rapporteur favorable du projet de loi autorisant la Compagnie de Panama à émettre des valeurs à lots, sans garantie ni responsabilité de l'Etat, qui n'était pas à cette époque (27 mars 1887). panamaphile, tant s'en faut.

Trois jours avant la discussion, j'appris dans les couloirs de la Chambre par l'honorable M. Rondeleux, lui-même, qu'il était relevé de ses fonctions de Rapporteur et remplacé par le rédacteur en chef du *Radical*, parce qu'il avait conclu au rejet du projet de loi ; qu'en outre ce dernier refusait de m'entendre, comme je l'avais demandé à la commission, qui ne jugea à propos que d'interwiever M. Menier-Mehut, directeur du Journal *Le Panama,* publiciste, il est vrai, mais qui n'est pas terrassier, et qui n'a jamais mis les pieds sur la terre sainte de Colombie.

Je fus ébahi de cette nouvelle et mon étonnement fut encore plus grand quand, en compulsant le soir même mes notes sur Panama, je retrouvai un numéro du *Radical* (celui du 27 mars 1887 précité), dont ci-dessous les premières lignes *in extenso :*

La Vengeance des Isthmes

M. de Lesseps est un homme heureux. Il a percé un isthme, ce qui lui a rapporté beaucoup de gloire, beaucoup d'argent, et un fauteuil à l'Académie française ; car on sait que, pour faire partie de cette réunion littéraire, il n'est rien de tel que de n'avoir jamais écrit. *M. de Lesseps est en train de ne pas réussir à per-*

cer un autre isthme, ce qui lui rapporte encore beaucoup d'argent, et l'admiration des gogos, laquelle ne tardera pas à se changer en fureur quand Panama aura englouti leurs dernières économies. M. de Lesseps est, en outre, chef d'une nombreuse famille ; Victor Hugo l'a serré dans ses bras, quoique parent de l'empereur, et Gambetta l'a surnommé le Grand Français. M. de Lesseps est un homme heureux.

Il aurait pu se contenter de ce bonheur : et nous l'en aurions laissé jouir tranquillement jusqu'à sa mort. Mais voilà que M. de Lesseps, pensant probablement que ses palmes vertes lui donnent le droit d'imiter Voltaire, *remplit les journaux de ses révérences aux pieds du roi de Prusse,* et, se prenant pour un homme d'Etat, se mêle de nous rapporter de Berlin l'amitié et le pardon de l'Allemagne. *Ceci dépasse les bornes du comique,* et, quelque respect que nous ayons pour *cet illustre ingénieur,* nous sommes bien obligés de le renvoyer à ses travaux *plus ou moins publics.* . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

Ceux qui seraient tentés de nous taxer de sévérité, n'ont qu'à lire l'étrange conversation reproduite par le *Voltaire,* et peut-être alors nous trouveront-ils trop doux. M. de Lesseps y fait preuve d'une naïveté bien extraordinaire chez un homme qui a si longtemps vécu. Interrogé sur ces mots, écrits par lui et qui ont révolté tout le monde : *La France, amie naturelle de l'Allemagne,* il déclare avec dédain qu'il écrit ce que sa conscience lui dicte, *et se moque de ceux qui ne sont pas contents.* Nous plaignons la conscience de ce Français, si elle lui dicte de pareilles choses.

M. de Lesseps oublie complètement qu'il y a une Alsace et une Lorraine. Il ne connaît pas nos défaites, il ignore le vol de nos provinces et nos frères esclaves de l'Etranger. Qu'est-ce que cela, puisque M. de Bismarck ne s'en souvient plus, et nous offre son amitié ?

« Eh bien ! après ? dit ce bizarre ambassadeur, qui, je l'espère bien, n'a reçu mission de sa vanité, ne sommes-nous pas voisins ? » — Trop voisins, monsieur, et c'est pour cela que nous ne pouvons pas être amis.

« Ne sommes-nous pas toutes deux de grandes nations militaires ? » — Si M. de Lesseps avait étudié un peu l'histoire, entre deux percements d'isthmes, il saurait que c'est précisément le voisinage de deux grandes nations militaires qui les empêche de s'entendre ; et il ne dirait pas cette sottise : que la Russie ne peut être notre amie à cause de son éloignement. Ce ministre, qui heureusement n'était pas plénipotentiaire, a dû bien faire rire M. de Bismarck. Quant à la comparaison de l'Allemagne et de la France avec un fils et un père, cela est du ressort de l'opérette.

Et comme il croit à tout ce que lui a dit Bismarck : « Je suis heureux, a dit l'Allemand, de voir la France grande et forte ; j'aime le général Boulanger ; je suis pour la paix et pour la fraternité. » Et l'Empereur : « Je n'ai jamais fait la guerre que contraint et forcé, même à l'Autriche. » Et M. de Lesseps vient nous répéter tout cela, comme un Géronte de comédie qui a pris pour argent comptant tout ce que lui a débité Scapin. Est-ce donc là la vengeance des isthmes ?

Ce qui m'étonne le plus dans cette affaire, ce n'est pas le ridicule de ce voyage à Berlin, c'est que M. de Bismarck et toute la cour qui ont tant fêté Lesseps, *aient pu s'imaginer qu'ils nous bernaient avec lui et*

que cet homme avait assez d'importance pour en imposer à la nation. On doit là-bas commencer à regretter de s'être tant mis en frais, en voyant l'accueil que nous faisons à celui que Berlin a si bien accueilli.

La paix, soit; l'amitié, non! Il n'y aura d'amitié possible entre l'Allemagne et la France que le jour où la Prusse aura rendu ce qu'elle a volé et où Metz et Strasbourg seront libres. La première condition pour redevenir l'ami de quelqu'un est de lui restituer ce qu'on lui a pris. Notre conscience est, paraît-il, toute différente de celle de M. de Lesseps; et nous entendons l'honneur national autrement que lui.

La paix, soit; l'aillance, non! Nous rougissons d'insister. *L'âge avancé* de M. de Lesseps, *et les services qu'il a pu rendre, nous permettront peut-être d'oublier cette frasque.* Mais qu'il n'y revienne pas, s'il ne veut pas que les acclamations auxquelles il s'est habitué, *se changent en huées universelles.*

Quant à la supposition qu'on a faite que de pareilles démarches aient pu être approuvées par un membre quelconque du gouvernement, nous la regardons comme trop invraisemblable pour nous y arrêter. Qu'un Français ait eu cette idée-là, c'est déjà prodigieux; deux, c'est impossible.

Henry Maret.

Je laisse au public le soin d'apprécier le caractère changeant de ce député de Paris, rapporteur d'un projet de loi, et concluant en faveur d'une Société qu'il savait véreuse, et dont le chef lui inspirait, quelques mois auparavant, un si profond dégoût.

Comment ce rapprochement s'est-il opéré?

Quoique évincé par la Commission, je n'en restai pas

moins fidèle à la mission que je m'étais imposée de renseigner surtout les pouvoirs publics. Je rédigeai le rapport suivant, que je fis imprimer et transmettre aux Chambres la veille même du vote.

Je ne sais pour quels motifs le questeur de la Chambre en refusa la distribution ; je dus l'envoyer par la poste au domicile de chaque député ; tandis qu'au Sénat, au contraire, il fut accueilli favorablement, et quelques jours plus tard, mon rapport fut distribué par les soins de la questure au palais du Luxembourg.

RAPPORT PRIVÉ
SUR LE
CANAL DE PANAMA

Par Ch. DRUEZ, Ancien Chef de Section
des Travaux de l'Etat et du Canal de Panama,
retour de l'Isthme.

Messieurs les Sénateurs,
Messieurs les Députés,

La Commission, chargée d'examiner la proposition de loi tendant à autoriser la Compagnie du Canal de Panama à émettre en France des titres remboursables avec lots, vous invite à vous prononcer favorablement et à accorder purement et simplement à cette Société ce qu'elle demande, sans examiner à fond la question technique ou financière de cette affaire, sans en garantir l'avenir en aucune façon, mais par ce fait seul que cette entreprise est d'un intérêt public incontestable *(sic), et que son achèvement possible lui a été démontré.*

En dehors de toute compétition, indépendant, ne visant que les intérêts sacrés et l'honneur de la patrie,

en homme de chantier qui a vu, il y a quelques mois seulement, les travaux de l'isthme, je viens réfuter ici, dans l'unique espoir d'éclairer vos consciences et vos jugements, ce dernier argument du Rapporteur, le seul du reste qui soit formel.

La démonstration, dont parle M. H. Maret, repose simplement sur les promesses de gens qui en font depuis huit ans à leurs actionnaires sans les tenir, et qui sont arrivés, après avoir promis de faire un canal à niveau pour 550 millions de francs, à s'apercevoir de son impossibilité avec 1,200 millions de dépenses et un milliard et demi de dettes, sans avoir fait la 20e partie de ce qu'ils avaient audacieusement entrepris, en dépit des avis maintes fois répétés d'éminents ingénieurs qui ont prédit et écrit dans toutes les langues, depuis le commencement de ce siècle, ce qui arrive aujourd'hui.

Ayant récemment publié un petit ouvrage sur l'état d'avancement des travaux du Canal, je m'étais cru autorisé à demander à être entendu, et à montrer les documents officiels (plans et profils) que je possède, et *dont la Commission n'a pas eu connaissance, d'après l'aveu qui m'en a été fait par un de ses membres.*

Vous pouvez donc conclure de là, Messieurs les Députés, que cette majorité ne tenait pas à s'éclairer, mais seulement à donner satisfaction aux personnages **influents** qui composent le Conseil d'administration de la rue Caumartin.

En revanche, M. Henry Maret cite comme ayant été entendus :

1° M. Rousseau, qui a fait, il y a deux ans, un rapport complaisant, comme celui que vous venez de lire, et à qui je défie de répéter devant trois Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pris au hasard, que le percement de

l'isthme, entre Colon et Panama, par le tracé actuel, est une œuvre possible, et qui n'a pas craint d'agiter ce spectre grotesque de la prise de possession des travaux, par une Compagnie étrangère, désireuse de ne pas laisser perdre le fruit des énormes sacrifices déjà faits *et les résultats obtenus,* comme si cette néfaste expérience, faite aux dépens de l'épargne française, n'était pas assez concluante, pour qu'aucune Société, si ce n'est quelques chevaliers d'industrie, vienne prendre la suite d'une affaire aussi malheureuse. Quel crédit trouverait-elle ?

2° M. Hart, syndic des Agents de change ! J'aurais préféré MM. de Freycinet, Lesquillier, Cuvinot, etc.

3° M. Ch. de Lesseps, qui ne craignait pas de télégraphier, il y a un an, à ses Actionnaires qu'il avait vu des montagnes sauter à la dynamite et des blocs de pierre de 100 mètres cubes voler en l'air comme des cailloux, et que le Canal à niveau serait ouvert en 1889.

4° Enfin, M. Dingler qui avait promis en 1884, comme Directeur des travaux dans l'isthme, d'achever le Culebra en 1886, en faisant **600,000** mètres cubes par mois ?

On ajoute cependant que M. le Gouverneur général du Crédit Foncier de France, également convoqué, n'a pu se rendre à la Commission. — Sans commentaires, je ne puis que vous faire remarquer cette abstention de l'honorable M. Christophle.

Croyez-vous, Messieurs, que la déposition de ces personnages intéressés soit suffisante pour vous éclairer sur cette malheureuse affaire, et puisse engager une Chambre française à patronner une Société qui a déjà englouti la somme énorme de 1,200 millions *sans résultats obtenus,* dont elle ne pourrait indiquer sainement la répartition, et à retarder de quelques mois seu-

lement cette catastrophe, pour engloutir encore quelques centaines de millions de notre épargne, à l'heure solennelle où la France peut en avoir tant besoin, au moment où la fin d'un monarque moribond peut mettre le feu aux quatre coins de l'Europe, et c'est à cette heure qu'un Ministre des Finances ose affirmer *que le Gouvernement n'ayant pas l'intention de faire appel à l'épargne, les emprunts de la Compagnie ne pourront nuire à son crédit.*

Si la Commission avait daigné entendre mes amis ou moi, nous lui aurions démontré que les promesses qu'elle a reçues sont aussi vaines que celles d'antan, *en nous basant seulement sur le travail déjà exécuté,* sur les résultats dont parle M. Rousseau, arguments dont se sert l'honorable rapporteur qui s'appuie également, pour vous convaincre, sur l'exhibition d'un jouet d'enfant au Champ-de-Mars, jouet qui ressemble, permettez-moi de vous le dire, à la caricature de Gill, représentant Jules Verne faisant tourner la terre avec une manivelle d'orgue de Barbarie.

Si la Chambre désire voir, dans cette maison de verre « brouillé », elle devra demander à la Compagnie qu'il soit communiqué à une Commission technique le plan avec courbes de niveau au 1/20,000 sur lequel figure le profil en long d'avancement des travaux au 1/40,000 pour les longueurs, et de 1/1,000 pour les hauteurs.

Alors elle verra que cette Société — qui promet de sauver l'honneur national, en livrant dans deux ans un canal à écluses à la grande navigation — ne mérite pas, comme le dit dans son rapport *technique*, M. Rousseau, *la bienveillance particulière des pouvoirs publics,* et, en outre, que M. le Rapporteur est

d'une complaisance outrée en disant que les dates d'achèvement *successif* semblent sérieusement fixées.

En effet, Messieurs, depuis huit années, pour 1,200 millions, je le répète, la Compagnie du Panama a exécuté çà et là dans l'isthme, avec un matériel énorme, et un contingent de trois corps d'armée, dont un entier repose là-bas, 35 millions de mètres cubes de terrassements (chiffre à éclaircir) et vous pensez, vous allez faire croire à vos électeurs par votre vote qu'en deux ans, temps qui se limite maintenant à huit ou dix mois au plus, la saison de 1888 étant terminée, cette même Société exécutera le double de ce travail comme terrassements, parmi lesquels se trouvent des remblais pour contenir les eaux, d'une extrême difficulté même en Europe, et de plus construira et mettra en place dix écluses monumentales, comme il n'en existe nulle part au monde, avec des portes du poids de 800 tonnes 800,000 kilogrammes. C'est de la folie !

Comme je le dis dans ma petite publication, Messieurs les députés, il n'y a pas eu erreur ; il y a eu crime dans la conception de cette chimérique entreprise, et vous vous associeriez aussi légèrement, vous donneriez votre appui moral, sur le vu d'un rapport aussi peu explicite que celui de M. H. Maret, à ce tripotage sans nom ?

Ne vous semble-t-il pas indispensable, Messieurs, de demander connaissance du rapport de l'honorable M. Rondeleux, qui concluait au rejet de cette proposition de loi, et qui a été rejeté et remplacé, en 24 heures, par celui que vous avez sous les yeux.

Au point de vue financier, ce rapport était parfaitement clair et précis, et signalait les mêmes dangers que je signale.

En cette occurence, permettez-moi, Messieurs, de vous rappeler l'histoire du Congrès de 1879, qui est analogue à la comédie dont vous semblez être les comparses, et dont M. Marius Fontane est le régisseur de la scène.

Poussés par M. F. de Lesseps et ses coadjuteurs, les membres du Congrès élaborèrent, *en quinze jours seulement,* les bases de ce fantastique projet.

C'est ce qui fit dire à l'honorable général Périer — décédé récemment à Montpellier, dont je n'ai plus à faire l'éloge ici, car vous connaissez tous sa vie de travail et d'abnégation, et sa personnalité vaut bien celle de MM. Ch. de Lesseps et Dingler — que c'était une œuvre de fous et d'insensés, ce que je répète ici, sans avoir peur d'être contredit.

26 Avril 1888.

Malgré ce qui précède, malgré les magnifiques discours de MM. Rondeleux et Goirand, députés, de MM. Tirard, Krantz, Songeon, Demôle, sénateurs, cet épouvantable projet de loi fut voté par 284 voix contre 128 au Palais-Bourbon, et avec une majorité de 27 voix seulement au Sénat.

Pour ce qui nous concerne, écœuré de voir une nation rester indifférente à nos avertissements, en dépit de nos démonstrations si simples et si précises, nous ne sommes pas fâché que les Chambres aient accordé à la Compagnie l'autorisation d'emprunter en valeurs à lots encore quelques centaines de millions, afin que les fanatiques de M. de Lesseps reçoivent une leçon proportionnée à leur aveuglement et assez sévère pour que plusieurs générations en gardent le souvenir.

Mais nous souhaitons aussi, comme le disait si judicieusement le rédacteur du *Suez-Panama,* dans son numéro du 11 mai 1888, que la justice fasse son devoir sans crainte ni faiblesse, afin de réveiller si possible chez certains financiers, journalistes et autres industriels ou exploiteurs, le sens moral éteint chez eux par l'adoration du veau d'or. Il nous paraît également nécessaire de prouver, au monde entier, que la nation française n'est pas encore réduite à l'état de complice véreuse ou d'esclave docile des tripoteurs d'affaires coalisés avec la Presse et les financiers, pour rançonner audacieusement le public et s'enrichir à ses dépens en abusant de sa crédulité.

Il y a un article du Code pénal qui punit les gens qui trompent le public pour se faire délivrer des sommes d'argent qu'ils emploient inconsidérément et sans but avéré.

C'est l'article 405, dont nous demandons la rigoureuse application, et qui est ainsi conçu :

« Quiconque... en employant des manœuvres frauduleuses... pour faire naître l'espérance d'un succès ou de tout autre événement chimérique, se sera fait remettre ou délivrer des fonds et aura escroqué ou tenté d'escroquer la totalité ou partie de la fortune d'autrui, sera puni d'un emprisonnement d'un an au moins et de cinq ans au plus, et d'une amende de 50 à 3,000 francs. »

Et cependant, aujourd'hui encore, certains journaux, reconnaissants des bienfaits de cette Société que toute la Presse a désignée sous la rubrique de *Vache à lait de la rue Caumartin,* demandent encore pourquoi les Chambres ne s'occupent plus des intérêts du Canal de Panama ! *(sic).* On parle aussi de la formation d'une

nouvelle Société qui serait assurée, comme sa devancière, de la bienveillance des pouvoirs publics.

Pour conclure, je ne puis mieux faire que de donner au public l'opinion de la Haute Banque sur cette affaire. Cette communication qui m'a été faite par un monsieur bien informé résume, à l'heure qu'il est, tout ce que l'on a pu dire et faire sur Panama.

On considère l'affaire, dans ce milieu, comme une mine dont on a épuisé les couches les plus riches, mais qui peut rendre encore quelque chose si, *avec un matériel plus puissant*, l'on parvient à exploiter les couches les plus basses, inexploitées jusqu'à ce jour.

C'est contre cette nouvelle exploitation que nous avons l'intention de mettre en garde le public des bas de laine, et surtout nos gouvernants, en leur rappelant, comme je le disais il y a trois ans, que les élus du suffrage universel n'ont pas reçu la mission de patronner les intérêts des faiseurs et des usuriers, pour la plupart indignes du nom de Français, dont on est tenté de rougir, en traversant l'isthme de Panama, à l'aspect de ce cloaque infect, où est venu se fondre le plus pur de l'épargne de la nation, sous les auspices d'un académicien, président de la Société commerciale de Géographie.

Stupete gentes !

CHAPITRE VIII

Où il est quelque peu question de l'auteur.
L'autorité de Lesseps dans les travaux publics.
La Conspiration du Silence.

Ce qui précède est à peu de chose près ce que contenait ma première édition, publiée en 1888.

Je dois dire que si la foule est restée indifférente et froide devant mon attitude audacieuse, qui semblait à beaucoup quelque peu prétentieuse à cette date, plusieurs personnages haut placés se sont vivement intéressés à la chose ; et quoique n'étant pas gens *techniques,* le doute ne subsistait plus pour eux, sur l'impossibilité du Canal et sur tout ce qui s'y rattachait à cette époque où l'on cherchait encore, à la Compagnie, le moyen d'emprunter 700 millions aux bons Français.

Mes lecteurs penseront peut-être que, pour avoir ainsi renseigné quelques milliers de personnes et avoir enrayé une affaire, qui menaçait d'enlever à notre pays son dernier maravédis, j'ai acquis dans les travaux publics une situation en rapport avec mes connaissances et les services rendus.

Non, pas du tout.

Ce travail a été la cause pour moi des plus graves préjudices. MM. de Lesseps et Cie sont encore tellement

puissants que, n'ayant pas d'autres moyens de me circonvenir, tous les chantiers m'ont été fermés, depuis quatre ans, et je ne suis pas près d'y rentrer.

Tout le monde peut se rendre compte de ce que produit, dans une famille composée de cinq personnes, vivant du travail de son chef, un chômage aussi prolongé.

Le Président du Syndicat des Entrepreneurs de France ne se contente pas seulement de présider à la rue Caumartin la Société des emprunts à jets continus ; il a la main également sur tout ce qui est travaux et est mêlé peu ou prou à toutes les affaires le plus souvent véreuses, qu'il relève de son nom et de sa popularité quand elles faiblissent. Exemple : La Mer intérieure du Sahara !

En ce qui me concerne, tout a été mis en œuvre pour me mettre sur la paille, les dénonciations mensongères, les calomnies ridicules, les renseignements officieux administratifs erronés et malveillants, etc., etc... Toute la bave de cette société d'écumeurs, je l'ai reçue sur le dos ; heureusement que j'étais préalablement recouvert d'une toile cirée, et je n'ai ressenti qu'un peu de froid à ce contact. J'espère que bientôt la Cour d'appel me rendra justice de toutes ces ignominies.

Il y avait à la Compagnie, en dehors des placeurs de titres en province et à Paris, une escouade *d'aboyeurs*, donnant à la Bourse, ou dans les endroits les plus fréquentés par les *fameux associés*, des renseignements inédits sur les *détracteurs* de M. de Lesseps.

A un actionnaire qui me l'a rapporté, on a dit que j'étais un officier du génie chassé de l'armée, pour avoir manqué à l'honneur.

A mon père, que l'on ne connaissait pas pour tel, on a dit, dans un café tenu par ma sœur, boulevard Males-

herbes — fréquenté par beaucoup de domestiques de grandes maisons, clients de M. de Lesseps, — que j'étais un employé que l'on avait pris la main *dans le sac* à Panama; que j'étais vendu aux Américains; que j'avais volé tellement de millions que je ne savais qu'en faire, et que j'avais publié cette brochure pour donner le change à l'opinion sur mon compte.

Mais soyez sans inquiétude, ajoutait l'orateur, M. de Lesseps se charge de sa conduite, à celui-là !

Mon père, malade à cette époque — c'était quelques mois avant sa mort — a trouvé la chose tellement forte qu'il n'a pas cru devoir la relever ; il en a ri.

Il est vrai qu'une circonstance, que je n'ai pas cherché à approfondir, est survenue à point pour donner quelque vraisemblance à ces histoires.

J'ai été rayé des cadres des officiers du génie de l'armée territoriale, à la fin de 1887, sans savoir pourquoi.

Le motif que l'on m'a donné n'en était pas un ; — il n'était du reste pas vrai non plus ; — c'était celui-ci : qu'étant à Panama, je ne pouvais assister aux périodes d'instruction en France, quoique à cette époque de ma radiation, j'étais rentré de l'isthme depuis quatre mois, et que j'avais fait ma déclaration réglementaire à la gendarmerie de Saint-Maur-les-Fossés, où j'habitais avec ma famille.

N'étant plus sur l'annuaire de 1888, le détracteur de M. de Lesseps était l'homme sus-qualifié, pour le gogo fanatique qui pontait à nouveau, en raison directe de mon avilissement et de la gloire du grand Français, son idole.

D'abord indifférent à cette mesure, j'ai dû l'année suivante, sur l'avis de quelques amis, en référer au Ministre de la Guerre, M. de Freycinet, qui m'a remis immédiatement en possession de mon grade.

En outre, quelque temps après, la Compagnie faisait condamner par contumace un nommé Dry, pour tentative de chantage. L'analogie de nos noms et qualités a suffi à la foule quémendante des gogos, pour lui faire croire que j'étais réellement un coquin et un maître chanteur.

On affirmait du reste à une de mes parentes, à Paris, officiellement même, que j'avais été condamné à la prison.

L'ignorance, la cupidité et le fanatisme favorisaient singulièrement la tâche des rastaquouères qu'employait la rue Caumartin, à ses opérations de toutes sortes.

Jusque dans ma famille même, j'ai été relancé.

J'ai été tout surpris, à la mort de mon père, d'être déshérité au profit de sa femme, ma seconde mère.

J'ai appris plus tard que c'était aux agissements d'un frère de cette dernière, panamiste fervent, aussi ignorant que fanatique, que je devais cette faveur, persuadé dans son ignorance que ma première édition était la seule cause du désastre de Panama ; il pensait m'enlever ainsi le moyen d'en publier une seconde.

Je n'ai pas le délire de la persécution ; ceux qui me connaissent savent combien est grande ma philosophie ; mais il m'a paru indispensable de parler de moi-même, et de faire entrer un peu le lecteur dans ma vie privée, pour qu'il puisse bien se rendre compte des expédients de la Compagnie, de sa préméditation constante et

étudiée pour arriver à ses fins : emprunter les économies de quelques malheureux, qu'elle savait ne pouvoir jamais rendre, et empêcher, par tous les moyens possibles, fussent-ils inavouables, les gens qui voulaient protéger l'épargne de la France, d'accomplir la tâche qu'ils s'étaient imposée, en croyant faire acte de patriotisme et mériter ainsi l'estime de leurs concitoyens.

Aujourd'hui la Presse se tait : en ce moment, où tous les porteurs de titres commencent à ouvrir les yeux et à demander à tous les échos ce que va devenir l'entreprise et l'argent qu'ils ont englouti dedans, on ne dit plus rien, pas un souffle, pas un mot; le calme le plus grand, la conspiration du silence règnent dans toute la France des journaux avec un ensemble et un ordre parfaits.

Repue, elle s'endort sur ses lauriers, la Presse française; elle a bien mérité de la patrie, dans cette circonstance.

Elle a répété sur tous les tons aux malheureux égarés : Panama sera ouvert à la grande navigation en 1889. M. de Lesseps l'a promis, et ne manque jamais à sa parole. Donnez votre argent, mes amis, j'en aurai ma part !

Nous sommes en 1891, et l'isthme est absolument aussi dépourvu de sa voie navigable, de son pseudo-Canal, qu'il l'était il y a douze ans, et il le sera longtemps encore, à cet endroit du moins.

Et l'on verra bientôt les grands maîtres en cet art de mentir, les auteurs de ces mystifications, de ces écrits antipatriotiques et criminels, nommés chevaliers de la Légion d'honneur, comme l'ont été en 1887, MM. Hutin et Bunau-Varilla, ingénieurs prévaricateurs dans

l'affaire, *pour services rendus aux intérêts français à l'étranger* (sic) (1).

De temps à autre, cependant, le *Petit Journal* élève la voix pour faire espérer aux porteurs de titres que M. Christophle et le Crédit Foncier seront bientôt de la partie, que l'honneur national en dépend, etc., etc.

Si quelques obligataires ou actionnaires sont inquiets à ce sujet, je puis les renseigner : je suis à même d'avancer que jamais M. Christophle ne s'occupera du Canal de Panama, à quelque titre que ce soit.

Les personnes qui savent ce qu'est le Crédit Foncier de France, n'ont pas besoin de cette affirmation pour être fixées sur ce chapitre ; je ne parle donc ici formellement que pour les malheureux naufragés qui perdent leur temps et leur argent en attendant depuis plus d'un an cette nouvelle planche de salut, gouvernée par M. Sautereau et consorts.

Si l'honorable M. Christophle se trouve mêlé à l'affaire, ce sera seulement pour déposer comme témoin à charge ou expert de la partie financière, à l'instruction judiciaire et devant la Cour d'appel, ce qui est probable et même certain.

(1) Voir *Journal Officiel* du 14 juillet 1887.

CHAPITRE IX

Précieux document pour l'histoire.
Le Rapport de M. de Lesseps à ses actionnaires en 1888.
Les projets de consolation, en vue d'attendre la prescription.

Lorsqu'a paru ma première édition qui a été peu répandue, par suite de l'insuffisance de mes moyens ; à cette époque, quelques personnes, qui n'avaient pas d'autres objections à me faire, trouvèrent que mon style était dur, que l'on voyait trop, à travers les lignes de mon opuscule, l'homme mécontent qui écrit avec colère, etc. ; enfin, qu'il devait y avoir fatalement des erreurs dans ce que j'avançais. Depuis quatre ans je suis encore à recevoir une note technique réfutant mes dires ; quoique ayant reçu plus de 4,000 lettres venant de tous les coins de la France où il y avait, comme je le disais au commencement de mon livre, à côté de compliments flatteurs, pas mal d'insultes : je n'y reviens pas. Mais aux théoriciens du style emphatique, je dois dire que je ne suis pas littérateur, tant sans faut, que j'écris ce que j'ai vu et ce que je comprends, avec mes sens, comme un chef de chantier que je suis, sans prétention, mais aussi certes, avec *indignation,* comme écriront toujours les gens de mon caractère, qui auront assisté à ce spectacle d'une entreprise nationale, ruinant son

pays de gaîté de cœur, au moyen d'une réclame insensée et en ne se servant des immenses capitaux qui lui sont confiés, que pour nous faire tourner en ridicule sur le nouveau continent, faisant ainsi hausser les épaules aux ingénieurs de tous les pays, qui sont venus dans l'isthme pour se rendre compte de l'état des travaux et de la véracité des dires de son président-directeur, dont je dois donner ici un spécimen rare et peu connu du public en général. C'est le rapport aux actionnaires, le 1er mars 1888, quelques jours après la publication ou, pour mieux dire, l'apparition de ma brochure rose.

RAPPORT DE M. F. DE LESSEPS

Au nom du Conseil d'Administration

Le 1er Mars 1888 (1).

MESSIEURS,

Nous vous avons convoqués extraordinairement pour vous exposer la situation de l'entreprise et vous soumettre les moyens que nous avons adoptés pour ouvrir le Canal à la grande navigation en 1890.

Nous ne laisserons dans l'ombre aucun détail ; nous répondrons à votre confiance, comme nous l'avons fait jusqu'ici, en ne vous dissimulant rien.

« Cette confiance inébranlable, vous disais-je en 1884,
» nous est nécessaire pour exécuter, pour achever
» l'œuvre que nous avons entreprise. Et si, depuis
» trente années au Canal de Suez, depuis notre asso-

(1) Extraits.

» ciation pour le creusement du Canal de Panama,
» nous nous appliquons à ne rien dissimuler, à dire la
» vérité tout entière, c'est que la confiance des asso-
» ciés est le principal élément de succès dans l'exécu-
» tion de telles œuvres. »

En venant en si grand nombre à cette réunion, vous avez témoigné une fois de plus de votre énergique persévérance. Vous défendez votre bien contre les assauts réitérés *d'adversaires sans scrupules,* avec un calme qui, je dois le dire, étonne le monde.

C'est que votre confiance est éclairée : sachant la vérité, vous ne vous laissez surprendre par aucune manœuvre.

. . . . . .

. . . . . .

Nous livrons nos derniers combats. *Vos adversaires redoublent d'activité, parce qu'ils savent que le succès est proche.* Nous combattrons ensemble avec nos mêmes armes, avec « la vérité et l'honnêteté unies à la persévérance », et nous resterons les maîtres de notre entreprise.

Le Cout du Canal

Vous nous permettrez, pour que ce Rapport soit complet, de revenir rapidement sur quelques faits antérieurs. *Le dédain que nous opposons à certaines attaques, ne doit pas aller jusqu'à laisser s'accréditer des erreurs capitales exposées avec une habileté qui finirait par leur donner un caractère de vraisemblance.* Le coût du Canal et la quantité du cube à extraire, notamment, ont donné lieu *à d'hypocrites discussions où la vérité a*

fini par s'obscurcir. Il nous suffira de rappeler les faits, de reproduire textuellement nos déclarations, pour rétablir la simple réalité des choses.

Vous n'avez peut-être pas oublié cette parole, souvent reproduite, prononcée le jour même où le Congrès international de 1879 votait l'exécution du Canal de Panama : « Le Canal de Panama coûtera le double et rapportera le triple du Canal de Suez. »

Cette parole fut dite par M. Dircks, l'Ingénieur en chef des travaux de Hollande qui avait participé aux travaux du Congrès ; elle résumait le vote émis au sein dn Congrès même.

. . . . . .

Nous vous exposerons plus loin comment le coût total de 1,200 millions prévu par le Congrès international a été augmenté. Aura-t-on le droit de dire que les prévisions du Congrès international étaient fausses ? Pas du tout. Le coût du creusement proprement dit du Canal ne se trouvera pas beaucoup modifié ; c'est la dépense résultant du payement des intérêts à servir au capital et aux emprunts qui s'est accrue. — Est-ce la faute du Congrès international ? — Est-ce la faute de votre Conseil d'administration, *si l'acharnement et la mauvaise foi avec lesquels nos adversaires se sont attaqués à notre crédit*, nous ont obligés à emprunter plus cher que le Congrès ne l'avait admis, la somme nécessaire à l'exécution de l'œuvre matérielle, et si ces attaques nous ont fait perdre plus d'une année de bon travail dans l'Isthme ? Certains de nos entrepreneurs, il faut bien le reconnaître, ont eu le tort de se laisser intimider par cette guerre implacable faite aux capitaux Français engagés dans l'entreprise.

Nous avions demandé en 1885, au gouvernement de

la République, l'autorisation d'émettre des obligations à lots, précisément pour alléger ces charges d'intérêts devenues lourdes ; nous avons présenté dernièrement la même requête dans le même but.

Il appartient aux Représentants de la Nation de vous donner les moyens d'achever votre œuvre à des conditions normales.

Le Cube a extraire

L'appréciation du cube à extraire pour creuser la voie maritime a été, après *les mensonges imprimés relativement au coût du Canal*, le thème des variations dont on nous accuse de vous avoir entretenus.

C'est donc parce que nous n'avons laissé passer aucune occasion de vous renseigner sur les incidents multiples de l'exécution du Canal, que nous serions fautifs ? Ces informations continuelles et variées seraient au contraire notre justification, si une justification était nécessaire :

Lorsqu'il s'agit de creuser une tranchée, un premier projet suppute le cube probable à enlever. Le travail une fois commencé, la première évaluation subit des changements pour ainsi dire journaliers ; mais il ne s'ensuit nullement que le coût final du creusement proprement dit varie en proportion. Si, en effet, pendant le creusement, on rencontre un terrain dur, très dur, un véritable rocher, on creuse les parois du Canal à pic, parce qu'on est sûr que ces parois tiendront comme des murailles ; si, au contraire, on rencontre un terrain mou, du sable par exemple, on donne à la paroi le plus de pente possible, afin d'éviter les éboulements ; la quantité du cube à extraire se trouve dans ce cas considérablement

augmentée, mais la dépense ne change pas beaucoup, car chaque mètre cube de sable à enlever coûte bien moins que chacun des mètres cubes de roche qu'on avait supposé exister et dont on avait prévu la dépense. Dans les commencements d'une entreprise ayant pour but le creusement d'un canal, la quantité du cube à extraire varie constamment, en plus ou en moins, au fur et à mesure qu'on avance.

En 1885, l'évaluation du cube à extraire s'élevait à 120 millions de mètres. C'est à ce moment que, pour parer à toutes les éventualités du fonctionnement des machines, nous commandions, avec votre assentiment, un matériel dont la puissance répondait presque deux fois à l'effort à faire.

Et voici en quels termes, un an après, le 29 juillet 1886, nous vous exposions (le cube de 120 millions de mètres ayant été réduit à 108 millions par suite de diverses modifications d'exécution apportées au programme), la solution du problème :

« L'année 1886 nous assure une production moyenne « de 1,000,000 de mètres cubes par mois ; il suffirait « d'une production moyenne mensuelle de 2,000,000 de « mètres en 1887, de 3,000,000 de mètres en 1888 et de « 3,000,000 de mètres en 1889, pour que 110,000,000 « de mètres cubes fussent enlevés le 1er juillet 1889 ; et « le Canal serait fini.

« En voici le tableau :

« Cube exécuté le 31 décembre 1885.....	18,000,000	de mèt.
« En 1886, 12 mois, à 1 million par mois..	12,000,000	—
« En 1887, 12 mois, à 2 millions par mois.	24,000,000	—
« En 1888, 12 mois, à 3 millions par mois.	36,000,000	—
« En 1889, 6 mois, à 3 millions par mois.	18,000,000	—
TOTAL.....	108,000,000	de mèt.

L'année 1886 nous donna les résultats prévus.

Pour avoir les 2 millions de mètres cubes mensuels de 1887, il ne nous fallait plus que le nombre déterminé d'ouvriers, les machines étant toutes prêtes :

« Si nous avions eu cette année, disions-nous en 1886, « un nombre de travailleurs suffisant, l'exécution de « notre programme total ne ferait aucun doute à l'heure « actuelle. »

Mais dès le milieu de 1887, nous devions constater que les efforts faits pour amener dans l'Isthme l'armée d'ouvriers indispensables ne donneraient pas les résultats espérés.

Le 21 juillet, je vous disais :

« Ce n'est pas en juillet 1887 qu'il est permis d'affir- « mer ce que sera la production moyenne mensuelle de « l'année qui ne s'achèvera que dans six moix. Je me « hâte d'ajouter cependant, — car nous vous disons « toujours la vérité, quelle qu'elle soit, — qu'il n'est pas « probable que nous atteignions cette année une moyenne « mensuelle de 2 millions de mètres cubes. La saison « pluvieuse s'est manifestée dès le 14 juin avec une « violence extraordinaire et le recrutement des ouvriers « n'a pas répondu à ce que nous attendions de l'activité « de nos entrepreneurs ; notre programme de 1887 en « subira nécessairement les conséquences. »

Telle est l'explication, loyalement donnée à l'avance, de l'insuffisance des résultats de la campagne 1887. Exactement comme à Suez en 1865, les ouvriers nous ont fait défaut à Panama ! Et comme à Suez, immédiatement, sans hésiter, sans perdre un seul jour, nous avons cherché le moyen de nous passer de cette main-d'œuvre colossale, de tourner la difficulté, de substituer les machines aux bras.

Or, dès 1885, c'est-à-dire deux ans avant que l'événement ne se réalisât, nous prenions déjà des précautions. *C'est alors que les attaques les plus violentes furent dirigées contre notre entreprise.*

La solidité des actionnaires, leur résistance admirable déjoua ces calculs :

« Ne pouvant rien contre les actionnaires, disions-
» nous, *certaines individualités se sont tournées contre*
» *la Compagnie ;* et par la publication de journaux
» créés exprès, expédiés ou criés sur la voie publique,
» par des correspondances, *par des brochures, une*
» *véritable campagne de chantage a été organisée.*

» Nous n'avons pas besoin de dire que ces spécu-
» lateurs d'un genre spécial trouveront la Compagnie
» du Canal de Panama aussi dédaigneuse et aussi iné-
» branlable que l'ont été les actionnaires. »

Les Adversaires

Les moyens employés par nos adversaires, résolus à s'emparer du Canal, ont dépassé tout ce qu'il aurait été possible d'imaginer. Leur audace fut sans limite ; ils s'attaquèrent à tout et à tous, ne reculant devant rien, intimidant, je vous l'ai dit, certains de nos entrepreneurs, *effrayant les travailleurs qui étaient disposés à se rendre dans l'Isthme.*

Il faut bien que nous rappelions, — et nous ne relèverons que les faits les plus récents, — *jusqu'où vos adversaires sont allés dans la guerre abominable* qu'ils vous ont faite.

Le 3 août 1887, une dépêche télégraphique, envoyée

de Marseille à Paris, annonce qu'un paquebot de la Compagnie transatlantique, arrivant de Colon, a laissé Panama en proie « à une épidémie de fièvre jaune ». C'était un mensonge ; il n'y avait pas la moindre épidémie (1) :

« Un très grand nombre de familles françaises, disait » à ce propos le *Bulletin* de la Compagnie, ayant » père, mari, frères, fils ou parents dans l'Isthme, » nous laisserons à nos lecteurs le soin de qualifier » *ceux* qui, dans un but de spéculation, emploient de » tels moyens. »

Le 10 novembre, un journal publie une lettre signée d'un administrateur de la Compagnie. — La lettre était fausse.

Le 26 décembre, un autre journal prête à M. Eiffel, *l'éminent ingénieur qui venait de se charger de l'exécution des ouvrages d'art pour l'ouverture du Canal en 1890,* des propos contre lesquels M. Eiffel dut protester.

Enfin douze fois par an, à peu près, c'est-à-dire au moment de chaque liquidation à la Bourse, on blesse ou on tue votre Président...

Il va sans dire que, successivement, chacune de ces manœuvres est appuyée d'un mouvement de Bourse nuisible au crédit de la Compagnie.

Mais ces attaques incessantes, ces manœuvres coupables, évidentes, dont le bon sens public finit par faire justice, ne sont rien à côté des agissements occultes, des attaques sourdes, d'ordre financier, et à « coup d'argent », par lesquelles on fait des baisses factices,

(1) La fièvre jaune est à l'état endémique dans l'Isthme.

on effraye les porteurs de titres, on intimide les capitalistes, on sape votre crédit en un mot.

Et lorsque, — il faut bien, pour achever le Canal, faire appel à ce crédit ! — lorsque vous émettez des obligations, c'est alors *que vos adversaires interviennent* et vous obligent à des emprunts onéreux.

Pour lutter, nous avions demandé au gouvernement de la République l'autorisation d'émettre des obligations à lots.

« Pour alléger nos charges d'avenir, disions-nous en » 1885, pour emprunter aux meilleures conditions les » sommes nécessaires à la prompte exécution du Canal » maritime, votre Président, comme il l'avait fait jadis » dans des circonstances analogues pour assurer l'exé- » cution du Canal maritime de Suez, a demandé au » gouvernement Français l'autorisation de se procurer » les 600 millions de francs à prévoir, au moyen d'une » émission d'obligations à lots. »

La lettre de votre Président au Ministre, commençait ainsi :

« La Compagnie du Canal de Panama se trouve ac- » tuellement dans la situation où se trouvait la Com- » pagnie du Canal de Suez deux ans avant l'inaugura- » tion du Canal maritime.

» Pour l'achèvement du Canal de Suez, et en pareille » occurence, le gouvernement Français accorda à M. » Ferdinand de Lesseps l'autorisation d'émettre des » obligations à lots.

» Ces obligations à lots, émises au prix de 300 francs, » valent actuellement 565 francs.

» L'intervention du gouvernement Français en faveur

» de la *Compagnie universelle du Canal maritime de*
» *Suez* se justifiait par cette double considération :

» Que le premier capital de l'entreprise avait été
» presque entièrement souscrit en France ;

» Que les revenus du Canal achevé, payé par toutes
» les nations, remunéreraient ce capital national qui,
» par conséquent, serait pour la France un placement
» exceptionnellement avantageux. »

La situation étant identique, il nous avait paru que nous aboutirions au même résultat.

Divers incidents ne nous permirent pas d'attendre le vote de la Chambre des Députés. Il fallait marcher, continuer le creusement, sous peine de perdre le fruit de travaux considérables, et nous dûmes procéder à un emprunt dont le succès fut complet, mais dont les charges vinrent augmenter encore celles que nous supportions déjà.

L'accroissement de ces charges augmentera le coût du Canal le jour de son inauguration.

L'Appel au Parlement

En face de l'acharnement de nos adversaires et de l'indifférence de nos défenseurs naturels, nous prîmes la résolution d'adopter tel programme d'exécution qui assurât l'ouverture du Canal à la grande navigation dans le plus bref délai.

Le 25 septembre 1887, les deux questions suivantes furent posées aux membres de notre Commission supérieure consultative des travaux :

« 1° Est-il possible d'établir dans le massif central

» un bief supérieur qui permettrait de continuer les tra-
» vaux du Canal à niveau en appliquant au creusement
» de cette partie les procédés de dragages ?

» 2° Sera-t-il possible, dès que ces dispositions seront
» réalisées, et sans interrompre les travaux d'approfon-
» dissement, d'ouvrir l'exploitation maritime entre les
» deux Océans ? »

La Commission supérieure consultative des travaux ayant répondu affirmativement, et à l'unanimité, à ces deux questions, nous avons poursuivi, avec nos ingénieurs et nos entrepreneurs, l'exécution du programme que nous allons vous exposer plus loin.

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

C'est avec ce salmigondis de phrases redondantes, lues et déclamées devant une foule ahurie par la cupidité, que M. de Lesseps en est arrivé à mener son troupeau où il en est. On le voit, dans ce rapport, agiter avec adresse le spectre de l'adversaire qui revient à chaque phrase, et que l'on ne manque pas de représenter comme voulant s'emparer de l'œuvre de Panama.

Dix fois, dans le courant de ce discours incohérent, il revient sur ce chapitre pour affoler et monter son public, son associé comme il le dit si bien, qui, rentré chez lui emprunte de l'argent, s'il n'en n'a plus, pour jeter dans les poches toujours béantes de l'administration de la rue Caumartin.

Si on l'avait mis en demeure, à cette époque, de dénoncer son adversaire en lui disant : où est-il, montrez-le, comment se nomme-t-il ?

De quels travaux veut-il s'emparer, de qu'elle manière, avec quoi et comment ?

L'adversaire, pas plus que les travaux, n'ayant jamais existé, M. de Lesseps et les siens auraient été bien embarrassés, en dehors de quelques défenseurs de l'épargne, de dénoncer à la vindicte publique quelqu'un désireux de s'emparer de l'œuvre qui n'existe que dans la pensée de ses associés.

Comme je l'ai dit à M. Prinet, il y a deux mois, aujourd'hui il n'y a plus vestige de canal ; la brousse a tout recouvert, et le voyageur qui passe à travers l'isthme dans le chemin de fer du Panama rail road, cherche en vain la trace de cette œuvre qui a coûté 1 milliard 1/2 à la France.

C'est pourquoi, ces promesses, faites en 1888 sous forme de rapport aux actionnaires, sont dignes d'être conservées comme l'exemple de la tromperie la plus extraordinaire jointe à une audace peu commune.

Depuis cette époque et pour faire pendant à ces dérivations des sources du Pactole, par les moyens que nous connaissons, 3 nouveaux projets sont venus enrichir la collection des leurres offerts à la crédulité publique par la rue Caumartin.

1° Le projet Eiffel avec ses écluses et ses pompes de refoulement pour alimenter son bief supérieur, dont nous avons déjà parlé ;

2° Le projet de la Commission d'études dont on ignore le prix, la possibilité d'exécution et l'époque où il pourrait être livré à l'exploitation ;

3° Le projet Sautereau, *la mer intérieure*, où l'on voit encore de fanatiques Panamistes, non contents d'avoir perdu ce qu'ils avaient confié à M. de Lesseps, acheter des parts de fondateur de cette nouvelle fumisterie.

Ce projet est plus monstrueux encore que toutes les

histoires du père de Lesseps ; et sans rechercher à convaincre le lecteur de l'impossibilité — d'un tel travail — par des faits techniques qui crèvent les yeux des experts, à chaque pas ; on peut affirmer qu'il n'existe pas dans l'isthme un endroit susceptible de supporter des ouvrages d'art comme ceux que propose de construire M. Sautereau. La nature des terrains s'y oppose, et un barrage, quel qu'il soit, ne peut être considéré que comme une gigantesque utopie. Cela a été démontré maintes fois par les essais multiples que l'on a faits depuis 10 ans à Gamboa, et dont il est fait mention au commencement de ce livre.

Personne ne croira que l'on peut faire *une mer intérieure,* avec 600 millions en 6 ans quand on n'a pu creuser un trou de 12 mètres de profondeur et mal réglé, avec 1,500 millions en 10 années.

Ce serait de la folie de penser le contraire, et ceux-là sont des fous qui croient ce que *Paris-Bourse,* journal financier, disait à ses abonnés il y a quelques jours, le 2 septembre 1891 :

« Achetez parts Sautereau — Achèvement Panama — Enorme plus-value à réaliser. »

C'est ce qui fait appeler ces projets : *des projets de consolation.* Avec un peu de patience de la part des porteurs de titres et l'apparition d'un ou deux nouveaux projets analogues, nous arriverons à la prescription, et tout sera dit.

Dupes et dupés pourront dormir tranquilles. Ces derniers sur la paille, et les autres dans la splendeur de leurs hôtels princiers, gorgés d'or et d'argent repus et satisfaits de leur adresse et de la bienveillance des pouvoirs publics qui ne les aura pas abandonnés.

CHAPITRE X

La Compagnie de Panama devant la Justice.
L'enquête du Conseiller Prinet.
Conclusions.

Grâce à l'énergie de trois ou quatre défenseurs de l'épargne et de l'honneur de la France, par suite de nombreuses plaintes parvenues au Parquet du Procureur Général de la République, la Société du Canal de Panama est aujourd'hui sur la sellette. Si la justice fait son devoir comme nous sommes en droit de l'espérer, peu de temps nous sépare où l'apurement des comptes de la richissime Compagnie devra voir le jour devant le monde, devant les ingénieurs et les experts de la finance et des travaux publics.

C'est à quoi doit viser en ce moment tout ce qui porte un titre de cette entreprise et qui a le respect de lui-même et de la dignité de son pays.

Il ne sera pas dit qu'au XIXe siècle une association de gens plus ou moins titrés auront impunément épuisé les ressources du monde travailleur, de 800,000 familles, dont la plupart ne se relèveront jamais de leurs pertes, sans que ja justice ne s'occupe d'elle, comme elle s'occupe tous les jours des banquiers et autres agents d'affaires en fuite, avec l'argent des braves bourgeois, qui le leur

ont confié, le plus souvent, par ignorance et convoitise, sans cesse mise en éveil par les circulaires et journaux où, comme à Panama, l'on fait reluire les plus belles espérances, en abusant sous toutes les formes de la crédulité publique.

Aujourd'hui, c'est à M. le conseiller Prinet qu'appartient le soin de débrouiller cet écheveau, de reconnaître une vulgaire culpabilité dans cet amas de dépositions accablantes par les uns, complaisantes par les autres.

Je ne puis pas croire qu'il se trouve des gens qui oseront assumer sur eux la responsabilité de faire une déposition à décharge ; tellement le crime est flagrant, à moins que ce soit ceux qui vivent au râtelier de la Compagnie, et dont M. Prinet fera peu de cas, je suppose, quoiqu'ils soient nombre.

Pour mon propre compte, je dois à mes lecteurs quelques informations sur ma déposition à l'instruction qui a été accablante, et à laquelle ne peuvent se soustraire les accusés, à moins que je n'aille prendre leur place. Entre autres questions, et la plus importante, M. Prinet m'a demandé si je pensais, comme je l'avais écrit, que M. de Lesseps avait entrepris le Canal de Panama dans le seul but d'empocher de l'argent, sans espoir de réussite. A cette question, j'ai répondu fermement : *Oui, en mon âme et conscience, je le jure!* et, de plus, je défie trois ingénieurs honnêtes et indépendants de dire autre chose, en voyant le plan et le profil en long qui ont servi à la construction de cette pseudo-voie navigable où à chaque pas, comme je l'ai déjà dit, on se heurte à d'énormes impossibilités matérielles, à des travaux tellement gigantesques, qu'ils sont pas en rapport avec l'existence humaine et

les moyens d'extraction dont nous pouvons disposer dans un tel pays.

Exemple : la tranchée de Culebra, de 100 mètres d'altitude sur l'axe, dans la boue et le sable vert.

M. Prinet me fit alors cette observation, après m'avoir fait remarquer la gravité de ma réponse, qu'il pouvait se faire que M. de Lesseps ait été trompé par son entourage ; et par conséquent ne pas supporter, à lui seul, l'accusation épouvantable qui pesait sur lui.

A cela je répondis : Je ne connais pas particulièrement M. de Lesseps ; mais je sais qu'il est académicien, qu'il a vu de près les travaux du Canal de Suez, et que, comme tel, ce dilemne s'imposait pour lui: ou bien c'est un ignorant excusable et irresponsable, ou bien... vous devinez le reste.

Comme, malgré toute la meilleure volonté du monde, on ne peut pas traiter d'ignorant un académicien, il est donc impossible à la justice de prendre ce détour pour excuser M. de Lesseps et lui accorder, par cela même, les circonstances atténuantes que le gogotisme semble solliciter pour lui (1).

---

(1) En 1880, à Blois, M. de Lesseps présidait les fêtes données à l'occasion de l'inauguration de la statue de *Denis Papin* (bizarre rapprochement). J'étais alors, comme chef de section de la ligne de Vendôme à Blois, un des commissaires de la fête, et comme tel, je pus m'approcher du grand Français, après le banquet, dans la salle des Etats, où nous avions installé la lumière électrique, avec un ingénieur de la maison Jabloskoff, M. Vanoni. Panama commençait à poindre ; un ami et moi firent remarquer à M. de Lesseps les difficultés du percement de l'isthme et même les cas d'impossibilité.

Le grand perceur nous tourna les talons, en répétant la dernière phrase de son discours : « Nous percerons Panama, comme nous avons percé Suez ! ! ! »

Et la bonne ville de Blois s'en souviendra, elle y a laissé quelques millions !

M. le Conseiller a surtout insisté sur les documents que j'avais entre les mains, et qui ont été la base de mes calculs de majoration de cubes.

A mon retour de Paris, le lendemain même, par commission rogatoire du Parquet de la Seine, j'ai remis à M. le Commissaire de police de la ville de Vichy le plan au 1/20,000 avec courbes de niveau, de tout l'isthme, sur lequel était rapporté le profil synoptique d'avancement des travaux au 1/40,000; pièce unique en son genre.

Je dois dire en passant que j'ai été fort surpris que ma brochure et les divers articles que j'avais écrits, depuis mon retour de Panama, à ce sujet, ne fussent pas entre les mains du juge instructeur ; je n'en ferai pas moins remarquer à M. Prinet lui-même que, quelle que soit la modicité de ma situation actuelle, elle n'en diminuera pas d'un iota le poids de ma déposition d'hier devant le public de Panama et ceux qui se sont occupés de cette affaire ; car j'ai écrit et reçu plus de 4,000 lettres depuis 4 ans, à ce propos, et je dois le répéter, avant de conclure : mes prédictions de 1887 se sont, hélas ! par trop réalisées.

Avec l'appui et les conseils d'une seule personne, ingénieur d'un grand mérite, qui est l'honnêteté personnifiée, et dont je dois taire ici le nom, M. L... ne voulant pas à la fin de sa carrière être mêlé aux débats d'une affaire qui lui répugne d'autant plus qu'il a pu l'étudier sur toutes ses faces ; après avoir fait tout ce qu'il était humainement possible de faire pour empêcher les derniers emprunts, nous n'avons pu à notre grand regret y réussir, surtout en ce qui concerne les valeurs à lots. C'est ce qui a permis à la Société de se traîner en longueur jusqu'à ce jour, sans avoir été inquiétée un seul

instant, en faisant chaque jour encore de nouvelles victimes.

Depuis quelques années, M. Retault, sous-intendant militaire en retraite, à Châteauroux, officier de la Légion d'honneur, cherche à grouper autour de lui tous les porteurs de titres qui veulent bien l'honorer de leur confiance, dans le but de rassembler les épaves de Panama, et reconstituer ainsi un capital qui servirait de base à la formation d'une nouvelle Société et d'un Comité technique chargé d'étudier tous les projets qui lui seraient présentés.

C'est la seule solution qu'il y ait à cette affaire; pourvu que ce Comité et son Conseil ne se laissent pas encombrer par tous les faiseurs que nous avons vus à l'œuvre, autour de l'ancienne Compagnie, depuis qu'elle est à l'agonie ; présentant au public des images d'Epinal où l'on voit la *Touraine* ou la *Champagne* marcher à toute vapeur dans le réservoir de Gorgona à Cucaraccha, sous un ciel d'azur, transformant, d'un seul coup de crayon, les eaux jaunes et boueuses du Chagres impétueux en une mer intérieure d'huile argentée.

En dehors de quelques farces analogues, et débarrassé de son liquidateur et autres sujets qui mangent tous les jours le plus clair des revenus restant à leur actif, ce projet de reconstitution de la Société par les actionnaires eux-mêmes est très simple et demande certainement à être pris en considération.

Les Membres du Conseil d'administration, nommés à l'élection, parmi les porteurs de titres, et le Comité désigné par le Conseil, sous le contrôle de l'Etat, composé d'ingénieurs, d'entrepreneurs et d'industriels ayant déjà fait leurs preuves dans les travaux publics.

On arriverait peut-être ainsi à trouver un projet

exécutable et qui, s'il ne sauvait pas tous les capitaux engagés dans cette affaire, sauverait au moins l'honneur de la nation, en donnant une valeur à cette voie interocéanique, sur un point quelconque de l'isthme, laquelle, quoi qu'il arrive, absorbera un capital dont les intérêts seront de beaucoup supérieurs à ses produits annuels, malgré les avis et les statistiques des savants flatteurs du Congrès de 1879, qui n'ont pas été cependant tous du même avis à ce sujet, mais dont la majorité n'en n'a pas moins compromis les intérêts de la France entière.

Au lieu de ces paroles, avec lesquelles M. de Lesseps éblouissait son public, et qu'il prête à un ingénieur exotique qui se moque considérablement que la France soit aujourd'hui dans la peine :

« Panama coûtera le double et rapportera le triple que Suez. »

Il fallait dire : Panama coûtera 10 fois plus et rapportera 10 fois moins que Suez ! Voilà la vérité ; en admettant toutefois qu'on arrive à faire un canal.

Ce qui n'a jamais été prouvé.

Aussi, ce serait une erreur de croire qu'aux seuls porteurs de titres de Panama, ce gigantesque krack porte atteinte. Non, certes, toute la nation, tout le monde des travailleurs surtout, qu'il possède ou ne possède pas de valeurs, est atteint par cette perte d'argent irrémédiable.

Comme je m'adresse surtout à cette dernière catégorie de personnes, n'ayant pas l'intention de cachétiser le monde de la finance et de la haute banque, qui savait aussi bien que moi ce qu'était l'isthme, au moment même où ses valeurs étaient au pair, je tiens surtout à rappeler un exemple qui m'a servi, dans les

quelques conférences que j'ai faites aux environs de Paris, à faire comprendre à toute une population que le porteur de titres et celui qui l'était pas, étaient solidaires l'un de l'autre, dans les revendications que ne cessent de formuler un certain nombre d'anciens associés de M. de Lesseps, devenus aujourd'hui des moutons enragés.

Il se passe ce fait tous les jours dans nos campagnes : M. X... a travaillé pendant 30 ans ; il a gagné ainsi, bien légitimement, cinq ou dix mille francs de rentes ; au moment de se retirer, il a de l'argent liquide ; la vente de son fonds, quelques créances qui rentrent, etc.

C'est alors qu'arrive un émissaire de Panama, faisant miroiter, aux yeux de ce pauvre travailleur ignorant, la magnifique affaire qu'il ferait, s'il employait ses fonds libres à l'acquisition de valeurs, actions, parts ou obligations ; il doublerait ses revenus ainsi, et avant dix ans triplerait sa fortune.

Voyez Suez ! dit le placeur à gages.

Et l'affaire est faite. Une première fois, c'est 10,000 francs ; une deuxième, 5,000 francs ; une troisième, 4,000 francs. On arrive, après quatre ou cinq emprunts, à engloutir la moitié, les deux tiers des revenus de mon pauvre rentier, qui n'a pas encore joui de ses rentes, passées de l'autre côté de l'Océan comme par enchantement.

Et alors que devient cet homme, qui a perdu le plus clair de ce qu'il possédait ; il n'a plus qu'un but : combler le vide que lui a fait cette singulière opération, d'où il sort comme d'un rêve, en faisant des économies sur le restant de ses revenus, ne dépensant que juste ce qu'il lui faut pour ne pas mourir de faim.

Et alors M. X..., qui avait gagné une petite fortune,

que ses concitoyens pensaient voir faire construire, réparer sa maison, replanter sa vigne, vivre un peu en un mot, s'ennuie au contraire, ne sort plus de chez lui, n'emploie pas d'ouvriers, porte de vieux habits, dépense dans son pays 150 francs par mois et quelquefois moins au lieu de dix mille francs par an. Différence : 8,500 fr. en moins pour le commerce et l'industrie locale.

Cet exemple, mes lecteurs le savent, peut se multiplier par dix mille, ce qui fait, avec des chiffres simplement alignés : 85 millions de francs que l'affaire de Panama enlève aux travailleurs français tous les ans, sans compter ce qu'elle a pu distraire d'une autre façon et directement.

Cette démonstration si simple et si indéniable, engagera, je l'espère, les personnes qui ont le sentiment de leur nationalité, l'amour du travail et du nom français à user de toute leur influence, quand même elles ne seraient ni actionnaires ni obligataires, pour que justice se fasse au plus tôt.

Que tous les Français, indistinctement, demandent à leurs représentants d'interpeller les pouvoirs publics sur ce qu'ils comptent faire de cette Société que je ne qualifie plus, faute d'expression.

Il faut que cet édifice de boue croule avec fracas, qu'il soit bien démontré au public, devant les Tribunaux, et cela n'est pas difficile, que si l'on n'a rien fait à Panama, c'est parce qu'il était impossible d'y faire quoi que ce soit, et que l'on savait vouloir jamais n'y rien faire.

CUSSET

IMPRIMERIE NOUVELLE, SIMON FUMOUX

9 et 11 — Place Victor-Hugo — 9 et 11

ta

Va

t

e

tie

Date Due

Date Due